

POLITIQUE D'AMENAGEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Etude de cas des effets territoriaux
de l'A75 et du programme de
désenclavement Vendéen



2010-2011

GUILHEMBAQUE Alan

Directeur de recherche
THOMAS Eric

POLITIQUE D'AMENAGEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Etude de cas des effets territoriaux de
l'A75 et du programme de
désenclavement Vendéen

2010-2011

Directeur de recherche
THOMAS Eric

GUILHEMBAQUE Alan

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, recherches et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer tout une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Ma reconnaissance va à toutes les personnes qui m'ont encadré, suivi et soutenu lors de la réalisation de ce projet de recherche.

A cet effet, je remercie tout d'abord M. Eric THOMAS, mon tuteur, qui a su me guider dans les étapes importantes de ce projet.

Je souhaite également remercier l'ensemble des acteurs rencontrés dans le cadre de ce projet. Leur disponibilité et leur intérêt sont à l'origine même des éléments de réflexions présentés dans ce mémoire.

Enfin, un grand merci à Gwenn et Dominique pour leur soutien et leur bienveillance.

SOMMAIRE

Avertissement.....	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études	5
Remerciements.....	6
Sommaire 7	
Introduction	10
Partie 1 13	
politiques d'aménagement, mobilité et Infrastructures de transports	13
1. La politique européenne en matière d'aménagement et de transports : Analyse et enjeux	14
11. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) : document cadre remis en question par le manque d'implication des acteurs locaux	14
a) Tendre vers un développement spatial équitable et équilibré.....	14
b) Un accès équivalent aux infrastructures, enjeu majeur de l'Union Européenne pour le 21 ^{ème} siècle	16
c) La mise en application du SDEC : un constat mitigé après dix années d'application.....	16
12. Une politique européenne en matière de transports instaurée tardivement au milieu des années 80.....	17
a) L'ouverture du marché du transport	17
b) La volonté affirmée de tendre vers un développement économique et territorial harmonieux.....	17
13. Deux Livre Blanc vecteur d'une cohérence et de continuité en matière de politique des transports.....	18
a) Livre Blanc 2010 : quelle politique des transports à l'horizon 2010 ?	18
b) Livre Blanc 2020 : tendre vers un réseau de transports compétitif mais peu énergivore en réponse aux enjeux mondiaux	19
2. La politique française d'aménagement des infrastructures de transports est-elle cohérente et durable ?.....	20
21. L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) version 1 de juillet 2010 : Document politique cadre rejeté massivement lors de la phase de consultation locale	20
a) De grandes orientations restant souvent trop floues et manquant de cohérence ...	21
b) Une répartition des investissements orientée majoritairement vers le mode ferroviaire	21
c) Les projets routiers proposés en réponse aux enjeux de sécurité, de congestion et de désenclavement territorial.....	22
d) Les éléments forts ressortant de l'analyse	26
22. L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) version 2, janvier 2011 : quelles modifications apportées ?.....	28
a) La priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants.....	28
b) Une répartition budgétaire modifiée mais toujours grandement orientée vers le soutien au mode ferroviaire	29
c) Des estimations financières des projets routiers.....	30
23. Un avis sur le SNIT donné par quatorze organisations et adopté par le comité national du développement durable et du Grenelle de l'Environnement.....	32
a) Proposer une politique d'aménagement national et tendre vers le	

rééquilibrage des populations et des richesses	32
b) Pessimisme environnemental et préoccupations à l'égard du fret ferroviaire	33
c) Les limites du SNIT et de l'avis porté par le Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement	33
3. Que nous disent les spécialistes sur les effets généraux d'une infrastructure autoroutière sur le développement économique des territoires ?	35
31. Le développement par la multiplication des infrastructures et des effets structurants : des mythes à nuancer ?	35
a) Ceux pour qui l'idée que les transports n'induisent pas la croissance économique	35
b) Ceux pour qui le développement économique des territoires dépend étroitement des transports et de leurs qualités	36
32. Les effets d'une infrastructure autoroutière sur le développement économique ...	37
a) Les effets à l'échelle macro-économique (nationale)	37
b) Les effets à l'échelle micro-économique (régionale et locale)	38
c) Quelles relations entre autoroute et implantation des activités ?	39

Partie 2 40

Les cas d'études : Analyse des impacts de l'A75 et de la politique volontariste vendéenne

1. Dans quelle mesure l'investissement fourni dans l'A75 a-t-il permis le développement économique des territoires traversés ?	41
11. Un projet s'inscrivant dans une politique nationale d'aménagement lancé dans les années 70	42
a) Une infrastructure nationale favorisant le désenclavement des territoires ruraux traversés	42
b) 6 départements traversés et de nombreuses communes directement bénéficiaires de l'investissement	42
12. Les impacts de l'A75 sur le développement économique des entreprises	44
a) Des études fondées sur des interviews auprès des entreprises	44
b) Dans quelle mesure l'implantation ou le maintien des entreprises est-il lié à la mise en service de l'A75 ?	45
c) L'influence directe de l'infrastructure autoroutière sur l'implantation des activités	46
2. Le département de la Vendée : territoire qui a su mener une politique volontariste en matière de désenclavement territorial ?	48
21. Le développement des infrastructures routières en Vendée, politique forte d'une vingtaine d'années	49
a) Les années 80 marquent le point de départ de la planification économique et routière du département vendéen	49
b) Le Schéma d'Aménagement des Chemins Départementaux (SACHED) de 1986 formalise la volonté prospective du territoire vendéen	49
c) Le Plan Routier 2000 document stratégique dans la continuité du SACHED	50
d) Le Plan Routier 2010 document actuel de planification pour les prochaines années récemment complété par des perspectives à long terme	52
22. Des investissements routiers conséquents et évolutifs en soutien aux objectifs définis	56
a) Un investissement total de 600 millions d'euros entre 1990 et 2005, ayant suivi une évolution croissante et soutenue	56
b) Deux indicateurs révélateurs de la volonté vendéenne de développement	

territorial	58
c) Un financement majoritairement assumé par le département mais soutenu par des contributions complémentaires tendant à disparaître	59
23. Les impacts des infrastructures autoroutières et de la politique de désenclavement routier pour le territoire vendéen, son économie et son attractivité	60
a) Des effets directs sur l'économie régionale provoqué par la création et l'exploitation de l'infrastructure autoroutière.....	60
b) Le développement du réseau routier synonyme de développement des zones d'activités	62
c) L'instauration d'une politique d'accompagnement économique	64
3. Eléments de réponses découlant de l'analyse des cas concrets	66
Conclusion.....	68
Bibliographie.....	69
Table des figures	71
Table des tableaux.....	72
Table des cartes	73
Table des matières	74

INTRODUCTION

Ce travail de recherche a pour objectif d'étudier le domaine des transports en ciblant précisément les politiques européennes et françaises menées en termes d'aménagement des infrastructures de transports au cours des dernières décennies. Ces premières informations permettent ensuite de comprendre l'importance de la stratégie de planification et l'impact économique engendré par la mise en œuvre d'infrastructures autoroutières à l'échelle des territoires français.

Cette introduction s'organisera en plusieurs parties et reviendra, dans un premier temps sur l'évolution de la politique française en matière d'aménagement des infrastructures depuis les années 60. L'objectif étant d'apporter brièvement des éléments structurants et indispensables pour en comprendre par la suite le contexte actuel. Dans un second temps, elle s'attachera à présenter la problématique et l'hypothèse de recherche retenues.

- La période des *Trente Glorieuses* synonyme de reconstruction générale de la nation française marque un véritable tournant dans le domaine des infrastructures de transports. L'ouvrage de Jean-François GRAVIER¹ dénonce à la fin des années 50 la trop grande importance du rôle de Paris mais aussi la présence d'un déséquilibre territorial devenu récurrent. L'Etat instaure alors une grande politique d'aménagement pour **la période des années 50 au début des années 80**, elle sera d'ailleurs synonyme de développement et d'évolution. Période faste à la sortie de la seconde guerre mondiale, la création d'infrastructures routières et autoroutières s'accélère. La position de l'Etat est alors forte et volontariste, il décide de relier Paris aux Métropoles d'équilibres (Toulouse, Nantes, Montpellier, Rennes, Nice, Strasbourg, etc.) grâce à l'élaboration d'un réseau en étoile. Durant ces 30 années, l'équipement autoroutier est intégré à la politique globale d'aménagement de territoire. La DATAR créée en 1962 y jouera un rôle essentiel.

Les années 70 représentent un changement marqué par le début de la crise économique et l'élection de Mr. Giscard d'Estaing, il s'étendra jusqu'à la fin des années 80. La politique d'aménagement du territoire représente une contrainte inutile ou nuisible, la tendance est alors à la réduction des constructions afin de tendre vers une politique plus raisonnée du point de vue environnemental.

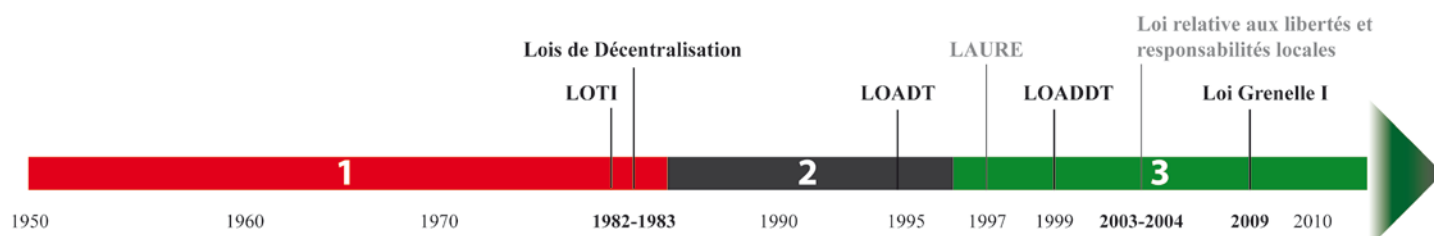


Figure 1 : Lois cadres de la politique d'aménagement et de transport menée par la France

Réalisation : Alan Guilhembaqué, mai 2011

¹ GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français*, 1947, 816p.

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982 (LOTI), suivies des Lois de décentralisation lancées en **1982 et 1983** marqueront un véritable tournant dans la politique des transports et d'aménagement des territoires.

A la fin des années 80, on se retrouve dans un contexte manquant de ligne directrice dans la politique d'aménagement du territoire, la création des régions associées à la décentralisation n'a pas donnée les résultats alors attendus dans ce domaine. Un véritable tournant en matière de transports s'amorce alors, le Schéma Directeur Routier National (1992) prend la succession du fonctionnement en réseau radioconcentrique. Cette période est également marquée par un changement politique mais ne modifie en rien les perspectives d'aménagement du territoire. Des documents complémentaires (SNADT, Schéma de Services Collectifs) s'inscriront dans la continuité des précédents documents cadres.

Aujourd'hui, nous sommes face à des situations de « *contre-pouvoirs locaux* » qui défendent leurs indépendances et s'opposent bien souvent aux tendances centralisatrices. Une forme de compétitivité s'est installée dans un contexte où les territoires et les villes « *se vendent* ». Il semble alors que c'est du rôle de l'Etat d'intervenir pour « *faire respecter les équilibres entre les territoires alors que le marché accentue le phénomène de polarisation* ». Les enjeux de demain reposent sur une politique d'aménagement où l'Etat occupe un rôle d'arbitre afin d'assurer une situation démocratique pour ses habitants et les territoires : « *L'aménagement du territoire est un contrepoids au libéralisme économique* ».

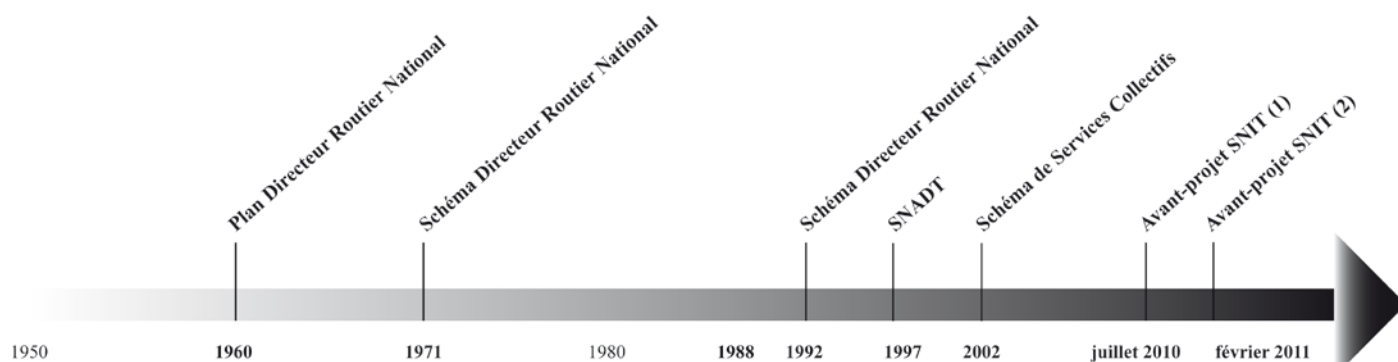


Figure 2 : Les documents de planification en matière d'infrastructure de transports, en France, depuis les années 50

Réalisation : Alan Guilhembaqué, mai 2011

- La mobilité fait partie des besoins des hommes parmi les plus fondamentaux. François PLASSARD (2003) souligne dans son ouvrage¹ que « *Cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin* ». Aller plus vite et plus loin, c'est précisément ce que permettent les infrastructures de transports en facilitant la mobilité des hommes et des marchandises. La mobilité apparaît comme un facteur incontournable du développement économique mais engendre toutefois des coûts sociaux et environnementaux.

¹ PLASSARD François, *Transport et Territoire*, 2003

Ce travail va s'attacher à répondre à une problématique de départ grâce à des éléments d'analyse fondés sur des cas concrets.

- La problématique sera formulée comme suit :

L'implantation d'une infrastructure autoroutière modifie t'elle le développement et l'attractivité économique des territoires traversés ?

- L'hypothèse principale formulée sera :

Une infrastructure autoroutière modifie l'organisation économique territoriale mais repose étroitement sur l'appropriation faite par les pouvoirs politiques et les acteurs économiques.

Pour répondre à cette problématique, le travail consistera dans un premier temps à l'analyse de la politique européenne en matière de transport et de planification d'infrastructures. Cet état des lieux permettra ensuite de recentrer l'analyse sur la stratégie élaborée récemment par l'Etat français sur ces questions, au travers la publication de son Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Mon analyse reposera en seconde partie sur l'étude de deux cas : l'autoroute A75, reliant Clermont-Ferrand à Béziers et la politique de désenclavement autonome menée par le Département de la Vendée depuis la fin des années 80.

PARTIE 1

POLITIQUES

D'AMENAGEMENT, MOBILITE

ET INFRASTRUCTURES DE

TRANSPORTS

Cette première étape essentielle vise à étudier et analyser le domaine des transports en ciblant précisément les politiques européennes et françaises menées en termes d'aménagement des infrastructures de transports au cours des dernières décennies. Ces premières informations permettent ensuite de comprendre l'importance de la stratégie de planification et de la mise en œuvre d'infrastructures autoroutières à l'échelle des territoires français.

1. La politique européenne en matière d'aménagement et de transports : Analyse et enjeux

L'instauration d'une politique communautaire des transports n'a réellement trouvé du sens qu'à partir du milieu des années 80. Le Livre Blanc des Transports s'est alors imposé comme le document cadre régissant et planifiant les grandes orientations de cette politique. La première version de ce document publiée en 1992 a ensuite été relayée par deux nouveaux documents, en 2000 puis récemment en 2011. Ces documents feront ici l'objet d'une analyse dans un objectif précis de comprendre les orientations et les impacts de la politique européenne des transports. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), véritable document cadre en matière d'aménagement, fera initialement l'objet d'une description puis d'une analyse.

11. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) : document cadre remis en question par le manque d'implication des acteurs locaux

Document d'orientation en matière d'aménagement du territoire européen, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) a été adopté en 1999. Il a pour objectif de « *définir à l'échelle de l'Union européenne des objectifs politiques et des principes généraux de développement spatial en vue d'assurer un développement durable équilibré du territoire européen et respectueux de sa diversité*¹. » Cela traduit une volonté de développement spatial orientée vers des objectifs communs. Le SDEC est constitué de deux parties ((a) *la contribution de la politique de développement spatial en tant que nouvelle dimension de la politique européenne et (b) les tendances, perspectives et défis du territoire de l'Union*).

a) Tendre vers un développement spatial équitable et équilibré

La première partie soulève l'importance d'instaurer « *une intervention concertée en matière de développement spatial afin de corriger les disparités relevées.* ». Malgré une position économique mondiale forte, des déséquilibres économiques empêchent « *un développement équilibré et durable* » de l'ensemble des territoires qui composent l'Europe.

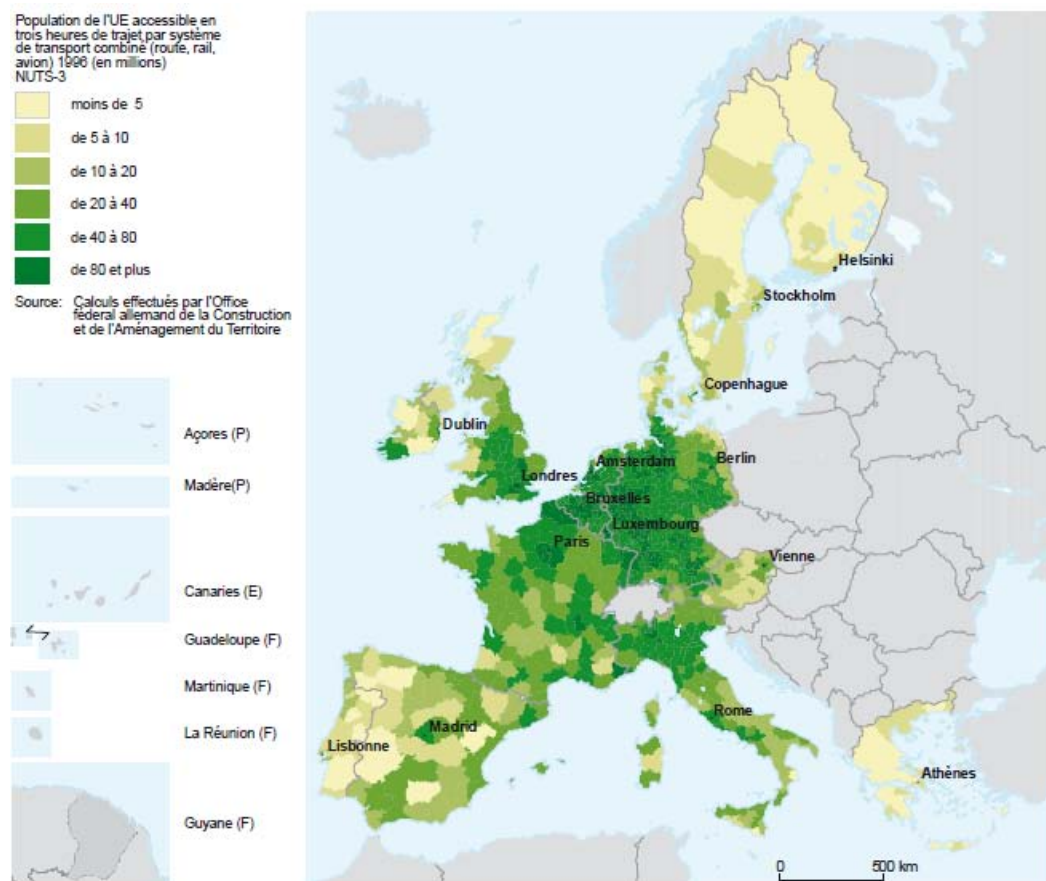
Le SDEC annonce quatre grands domaines interconnectés agissant directement sur le développement spatial de l'Union Européenne :

- **Les transports :** L'analyse qui est portée sur ce domaine révèle que l'accroissement constant du trafic routier et aérien provoque de la congestion et des pressions sur l'environnement. Ces impacts sont visibles par les émissions de gaz à effet de serre, positionnant de fait l'Union Européenne comme l'un des principaux émetteurs mondial. A cela, s'ajoute des inégalités en termes de

¹ Synthèse de la législation de l'UE, SDEC, www.europa.eu/legislation

répartition des infrastructures entraînant des déséquilibres importants sur les investissements économiques et sur l'accessibilité. Ces inégalités remettent en cause les principes de la cohésion territoriale.

- **L'évolution des zones urbaines**
- **L'évolution des zones rurales**
- **Le patrimoine naturel et culturel**



Carte 1 : Déficients d'accessibilité au sein de l'Union Européenne

Source : SDEC, 1999

Lors de sa publication en 1999, le SDEC fait alors apparaître d'importantes disparités d'accessibilité à l'échelle des territoires. Les métropoles et les espaces où sont concentrées les activités économiques sont alors favorisés, devenant ainsi des espaces à fortes valeurs ajoutées, synonymes de richesse et de développement. L'efficacité d'un réseau de transport de qualité étant l'élément prédominant de cette croissance, la Banane Bleue et les principales aires métropolitaines apparaissent alors comme des espaces favorisés.. A l'inverse, les espaces enclavés de par leurs caractéristiques géographiques, morphologiques (espaces montagnards et agricoles notamment) subissent un déficit économique significatif. Le support cartographique ci-dessus fait donc ressortir ce déséquilibre majeur.

b) Un accès équivalent aux infrastructures, enjeu majeur de l'Union Européenne pour le 21^{ème} siècle

Définies comme des connecteurs entre les différents territoires européens, les infrastructures de transports jouent un rôle important dans le devenir de l'Union Européenne. Le SDEC évoque les possibilités d'extension future des réseaux transeuropéens mais devront se « *conformer au concept de développement polycentrique* », afin « *d'assurer en priorité la desserte des zones économiques d'intégration mondiale une fois désignées, d'accorder une grande attention aux régions à handicap géographique ainsi qu'aux liaisons secondaires internes aux régions. En outre, toutes les régions doivent pouvoir bénéficier d'un accès équilibré aux nœuds intercontinentaux (ports et aéroports)*¹. ».

Le SDEC préconise donc une organisation territoriale de type polycentrique mais fait ressortir l'importance de l'équité des territoires face à l'accès des infrastructures de transports. A ce titre, il précise à l'époque que « *l'accès au savoir ainsi que le potentiel d'innovation restent mal répartis dans l'Union européenne et se concentrent là où le dynamisme économique est le plus vif.* ». En d'autre terme l'interconnexion des territoires entre eux grâce aux différents modes de transports s'impose comme un enjeu majeur de la politique de l'Union Européenne durant le 21^{ème} siècle.

c) La mise en application du SDEC : un constat mitigé après dix années d'application

Le SDEC formule de grandes orientations de planification territoriale. Cependant, la question de l'articulation entre orientations et mise en application à l'échelle des territoires doit être posée. Une étude² réalisée en 2007 par l'Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen (ORATE) tente d'y répondre et a fait apparaître « *une faible prise en compte du document européen* » provoquée entre autre par « *ses modalités technocratiques d'élaboration.* ». Ce dysfonctionnement relève notamment « *l'exclusion des acteurs de la mise en œuvre des politiques et des actions d'aménagement aux niveaux régionaux et locaux.* ».

Cette limite est révélatrice et peut être perçue comme un manque de cohérence entre la politique européenne supranationale et la retranscription aux échelles, nationale, régionale et locale. L'application concrète de la politique d'aménagement européenne est en soit un véritable enjeu et doit impérativement trouver légitimité auprès des différents états membres.

¹ Synthèse de la législation de l'UE, SDEC, www.europa.eu/legislation

² Frédéric Santamaria, « Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) : application défailante ou élaboration problématique ? », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, article 458, mis en ligne le 20 mai 2009, modifié le 17 novembre 2010. URL : <http://cybergeo.revues.org/22354>.

12. Une politique européenne en matière de transports instaurée tardivement au milieu des années 80

Il aura fallu attendre le milieu des années 80 avant qu'une politique commune des transports soit établie en Europe. Le traité de Rome (1957) avait pourtant prévu « *l'établissement d'une politique commune obéissant à des règles spécifiques* », mais, « *c'est finalement le constat de carence du Conseil fait par la Cour de justice en 1985 qui a enfin poussé les États membres à accepter que la Communauté légifère.* ». Quelques années plus tard, le traité de Maastricht (1992) a renforcé « *les basses politiques, institutionnelles et budgétaires de la politique des transports.* », puis a favorisé l'introduction du « *concept de réseau transeuropéen qui a permis de développer un schéma directeur des infrastructures de transport au niveau européen bénéficiant d'un soutien financier communautaire.* » (Livre Blanc 2010, page 10).

a) L'ouverture du marché du transport

C'est également en 1992, que le premier Livre Blanc¹ sur la politique des transports est publié avec pour principal objectif « *l'ouverture du marché du transport* ». Objectif atteint au cours des dix années suivantes mettant toutefois à l'écart le mode ferroviaire. Le bilan est positif et se traduit par « *une baisse significative des prix pour les consommateurs, combinée à une plus grande qualité de services, et à une multiplication des choix qui ont changé jusqu'au mode de vie et de consommation des citoyens européens.* ». L'amélioration significative (multipliée par 2, passant de 17 km par jour en 1970 à 35 km en 1998) de la mobilité des personnes est alors considérée comme un « *droit* ». Toutefois, d'autres constats sont soulevés au début des années 2000, à savoir : l'inégalité en termes d'accessibilité, la domination du mode routier (44% du transport des marchandises et 79% de part de marché pour le transport des personnes), la saturation de certains grands axes routiers et ferroviaires, sans oublier les nuisances provoquées à l'égard de l'environnement et des citoyens. (Livre Blanc 2010, page 11).

b) La volonté affirmée de tendre vers un développement économique et territorial harmonieux

Apparus au début des années 90, les phénomènes de congestion sont alors annoncés comme un frein à la compétitivité économique, limitant notamment la création d'emplois. Toutefois, ce phénomène est dual et, traduit d'un côté des axes saturés dans les agglomérations principales, pôles économiques majeurs et de l'autre, se traduit par l'inégalité de certains territoires excentrés par la desserte en infrastructures de transports. Véritable enjeu, il sera considéré dans le second Livre Blanc publié en 2001, puis dans sa dernière version publiée en 2011.

¹ Livre Blanc – la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, 2001

13. Deux Livre Blanc vecteur d'une cohérence et de continuité en matière de politique des transports

Les deux derniers Livre Blanc en matière de transports publié par la Commission Européenne en 2001 et récemment en 2011, feront ici l'Objet d'une description et d'une analyse.

a) Livre Blanc 2010 : quelle politique des transports à l'horizon 2010 ?

La Commission Européenne annonce au début des années 2000 le renforcement de sa politique en matière de transport afin de « *mettre en œuvre un système de transport capable de rééquilibrer les modes de transport, de revitaliser le rail, de promouvoir le transport maritime et fluvial et de maîtriser la croissance du transport aérien¹.* » Le second Livre blanc répond à la fois à cette volonté et à la stratégie de développement durable arrêtée par le Conseil européen de Göteborg en juin 2001.

Au début des années 2000, des constats sont visibles, laissant parfois apparaître des difficultés. Cela se traduit notamment par un déséquilibre entre les modes de transport. En effet, « *la route représente 44% du transport de marchandises contre 8% pour le rail et 4% pour les voies navigables. Le transport routier de passagers représente 79%, l'aérien 5% et le ferroviaire 6%.* ». Les difficultés qui en découlent sont « *la congestion sur certains grands axes routiers et ferroviaires, dans les grandes villes et dans certains aéroports* » provoquant parallèlement des problèmes d'ordre environnementaux. L'amélioration de cette situation passe par des mesures et des objectifs. Ceci sont formulés dans le document pour chaque mode de transport :

- Mode routier : Renforcer la qualité du secteur routier et améliorer l'application de la réglementation existante par un renforcement des sanctions et des contrôles.
- Mode ferroviaire : Revitaliser le rail grâce à la création d'un espace ferroviaire intégré, performant, compétitif et sûr ainsi que mettre en place un réseau dédié au fret.
- Mode aérien : Maîtriser la croissance du transport aérien, combattre la saturation du ciel et préserver le niveau de sécurité tout en assurant la protection de l'environnement,
- Mode fluvial : Développer les infrastructures, simplifier le cadre réglementaire par la création de guichets uniques et intégrer des règles sociales afin de créer de véritables autoroutes de la mer
- Intermodalité : Rééquilibrer la répartition entre les différents modes de transport grâce à une politique volontariste en faveur de l'intermodalité et de la promotion des transports ferroviaires, maritime et fluvial.

Les déséquilibres grandissants entre les modes de transports et le phénomène de congestion provoquant des problèmes environnementaux et de sécurité apparaissent comme les enjeux forts de ce document. Ces dernières découlent du constat porté lors du bilan du premier Livre Blanc.

¹ Livre Blanc : La politique des transports à l'horizon 2010 - www.europa.eu

b) Livre Blanc 2020 : tendre vers un réseau de transports compétitif mais peu énergivore en réponse aux enjeux mondiaux

Le nouveau Livre Blanc intitulé « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* » vient d'être publié au mois de mars 2011. Dans la continuité des deux précédents documents, les notions de « *durabilité* », de « *coopération* » et de « *défis* » sont au cœur de cette nouvelle politique.

"Les transports sont fondamentaux pour notre économie et notre société. La mobilité est essentielle pour le marché intérieur et pour la qualité de vie des Européens, qui peuvent jouir de leur possibilité de se déplacer librement. Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois: ils doivent être durables face aux nouveaux défis qui nous attendent. Vu leur caractère planétaire, une coopération internationale forte est indispensable pour agir efficacement. La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester intégrée dans l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir. Les transports européens sont à la croisée des chemins. Les défis du passé existent toujours, mais de nouveaux s'y ajoutent¹."

Ce nouveau document de planification des transports soulève l'importance de la mobilité pour l'économie et parallèlement annonce une double ambition à moyen (2030) et long termes (2050) :

- Assurer le développement d'un transport indépendant au pétrole
- Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Les deux objectifs sont accompagnés de dix sous-objectifs, relayés à leur tour par des retranscriptions concrètes. Les actions à mener s'orientent principalement vers le développement des carburants alternatifs au pétrole, l'inter modalité en favorisant le mode de transport ferroviaire, améliorer l'efficacité des infrastructures et des moyens de transports. La question du financement est abordée et « *l'utilisateur payeur* » apparaît alors comme le financeur principal en étroite collaboration avec les acteurs du secteur privé. Aussi, la stratégie est établie à l'horizon 2050 avec pour objectif ambitieux la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre produits par l'ensemble des modes de transports. Pour cela, l'interconnexion des différents modes de transports permettrait d'améliorer l'efficacité du réseau européen. Une prévision à 2050 est formulée où les grands pôles aéroportuaires et portuaires devraient être connectés au réseau ferroviaire de fret. L'intermodalité prend alors tout son sens.

L'importance des transports apparaît toujours comme un facteur majeur et incontournable dans le développement de l'économie européenne. Les chiffres parlent d'eux même, ce secteur emploie « 10 millions de personnes et représente 5% du produit intérieur brut de l'Union Européenne² ». Un fonctionnement équilibré et équitable doit être mis en place, devant s'installer sur une interconnexion entre les différents modes de transports.

¹ Livre Blanc 2020, Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

² Europe : La Commission Européenne dévoile son livre blanc pour les transports, www.environnementempetreinte.hautetfort.com

2. La politique française d'aménagement des infrastructures de transports est-elle cohérente et durable ?

En réponse aux enjeux mondiaux pour la lutte contre le changement climatique et en respect des orientations prises par l'Union Européenne en matière de politique d'aménagement et de transports, l'Etat français, après avoir soumis à consultation et essuyé à l'issu un refus catégorique de la première version (juillet 2010) de son Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT), vient de publier en janvier 2011 une seconde version du document. La phase de consultation a pris fin le 20 mars 2011. Documents stratégique et politique qui planifient l'aménagement des infrastructures de transports pour les vingt à trente prochaines années, il s'est trouvé fortement controversé lors de la première consultation. Nous verrons quelles en sont les raisons et, quelles sont les évolutions qui ont pris place dans la seconde version. Enfin, nous verrons aussi quelles sont la position des acteurs concernés, suite à un récent débat.

21. L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) version 1 de juillet 2010 : Document politique cadre rejeté massivement lors de la phase de consultation locale

Compétent sur les questions nationales liées à la politique de transport, le gouvernement français a lancé en juillet 2010, la première version de l'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Ce document définit les orientations de la politique nationale en terme d'infrastructures de transports et recense les grands projets à mener pour les 20 à 30 prochaines années.

L'article 16 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose qu'« *un schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux*¹ ». En résumé, la création d'un système de transport moderne et performant afin d'assurer un développement durable du pays, relève de la compétence de l'Etat et représente l'enjeu fort de cette politique. Soumis à concertation par l'ensemble des territoires et des acteurs concernés, la première version du SNIT devait être initialement bouclée à la fin de l'année 2010. Restant bien trop vague sur la question du financement et la viabilité de certains projets, l'opinion politique locale, apparaissant pourtant comme un élément central dans ce débat, a refusé catégoriquement la mise en application de ce document.

¹ Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

a) De grandes orientations restant souvent trop floues et manquant de cohérence

Le SNIT est un document stratégique qui fixe les grandes orientations de l'Etat en matière d'infrastructures de transport, il « *s'agit d'un schéma stratégique élaboré dans le cadre d'un processus également stratégique associant largement toutes les parties prenantes du Grenelle* » (extrait du SNIT, juillet 2010, page 2). Le document d'avant-projet se décline sous la forme d'un plan d'actions, au nombre de 58, destinées à mettre en œuvre de manière concrète ces orientations. A ce titre, il prévoit l'exploitation, l'entretien, la modernisation et le développement du réseau d'infrastructures de transport français, afin de répondre de manière efficace à trois enjeux :

- Diminution de 20% des gaz à effet de serre d'ici 2020
- Préservation des milieux naturels et maintien de la biodiversité
- Participation à l'objectif d'améliorer de 20% l'efficacité énergétique de la communauté européenne d'ici 2020.

A l'image des orientations prises par l'Union Européenne en matière de politique de transports, la France se doit de répondre aux objectifs de réductions des émissions de gaz à effets de serre en les intégrant dans les orientations de sa propre politique. Toutefois malgré cette volonté affichée, les orientations restent floues et contradictoires quant aux moyens concrètement mis en œuvre.

b) Une répartition des investissements orientée majoritairement vers le mode ferroviaire

Des actions d'optimisation du système de transport existant, l'amélioration des performances de ce système dans la desserte des populations, des activités et des territoires, l'amélioration des performances énergétiques et la réduction de l'empreinte environnementale des infrastructures et des équipements de transport, sont autant d'actions qui devront être menées en réponse aux besoins actuels. Pour atteindre et respecter ces engagements, le programme d'investissement est établi sur 20 à 30 ans et s'élève à 170 milliards d'Euros.

En voici la part relative par mode de transports :

- Mode ferroviaire : 51,9%
- Transports collectifs : 32,3%
- Mode fluvial : 9,2%
- Mode routier : 4,5%
- Mode portuaire : 1,6%
- Mode aérien : 0,5%

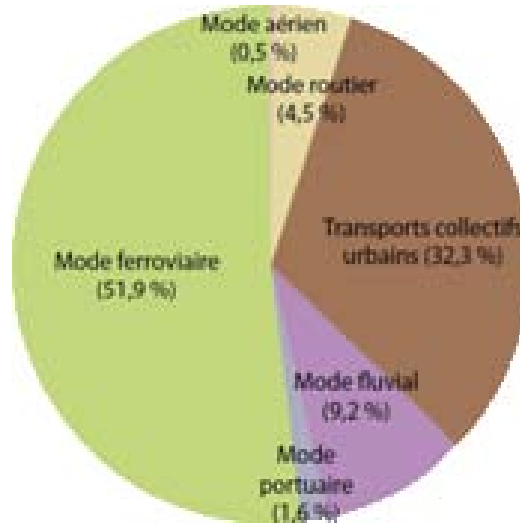


Figure 3 : Répartition du financement du SNIT

Source : Avant-projet du SNIT, version juillet 2010

Au vue de la répartition de l'enveloppe finale de financement des projets, les investissements ferroviaires représentent « 30 à 40% des investissements routiers ». Cet écart marquant peut laisser songeur quand on sait que le transport ferroviaire ne représente environ que « 5% du transport routier ». En partant de l'analyse suivante, une réduction de « 10% du transport routier » n'impacterait pas notablement sur la congestion routière. Cependant, elle signifierait « une augmentation de 200% » du transport par rail, ce qui créerait une congestion sérieuse du rail et/ou nécessiterait des investissements extrêmement importants dans le rail¹.

L'avant-projet du SNIT prévoit des projets de développement en termes d'infrastructures de transports sur une période de 20 à 30 ans afin de pallier les besoins de transports de personnes et de marchandises. L'Etat est confronté à de sérieux problèmes de ressources financières nécessaires mobilisables, la question du financement des projets d'infrastructures reste en suspend alors qu'elle apparait comme un élément essentiel dans ce débat. Dans les années à venir, les solutions ci-dessous devraient être les plus utilisées :

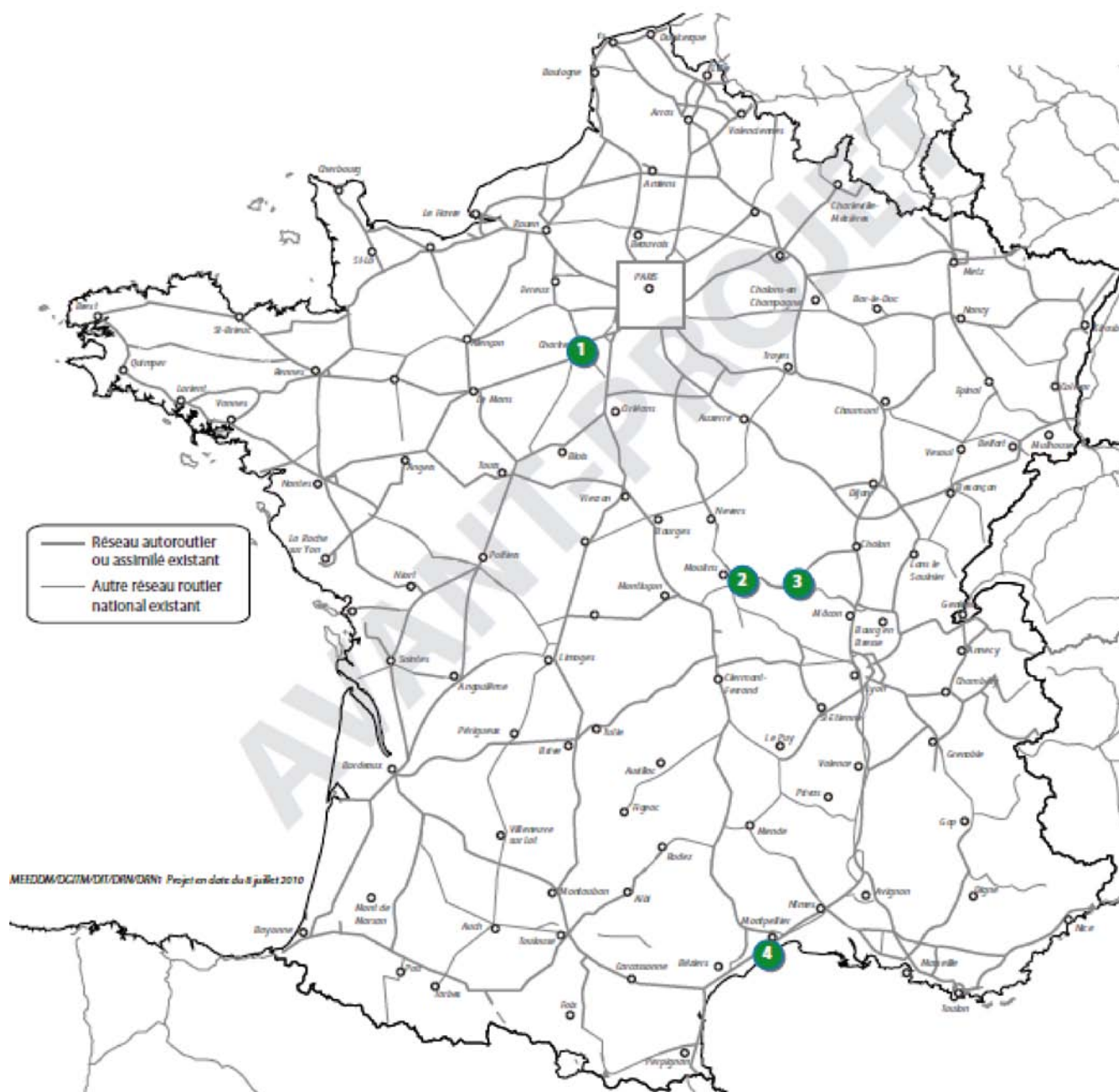
- Le partenariat public privé (PPP) présente quoi qu'il en soit un potentiel considérable mais des précautions doivent être prises concernant ce moyen de financement. Les PPP concernent principalement les projets routiers et aéroportuaires mais à ce jour peu de projets ferroviaires et de transports urbains.
- Le financement par l'utilisateur est en passe de devenir incontournable.

c) Les projets routiers proposés en réponse aux enjeux de sécurité, de congestion et de désenclavement territorial

Ci-dessous les projets de développement routiers :

¹ Notre système de transport est-il durable ? Rémy Prud'Homme, p82, 1999

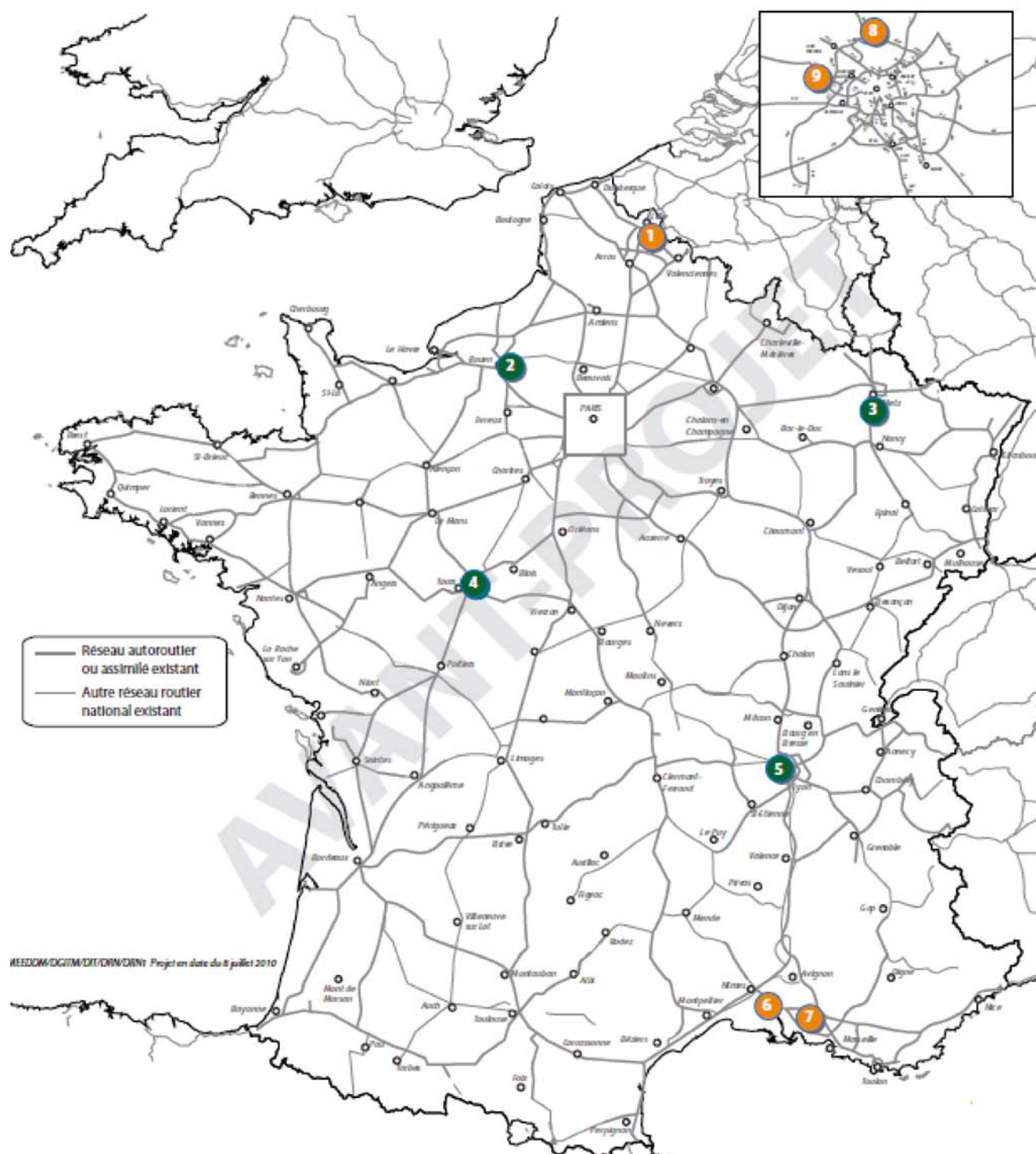
Carte 2 : Projets en réponse aux enjeux de sécurité



Source : Avant-projet du SNIT, version juillet 2010

- 1 - RN154 Nonencourt-Allaines (liaison A13 - A11 - A10) : 100 km
- 2 - RN7 - Roanne - Nord de Moulins : 35 km
- 3 - RCEA : 160 km
- 4 - A9 Contournement Sud de Montpellier (projet en cours de redéfinition) : 19 km

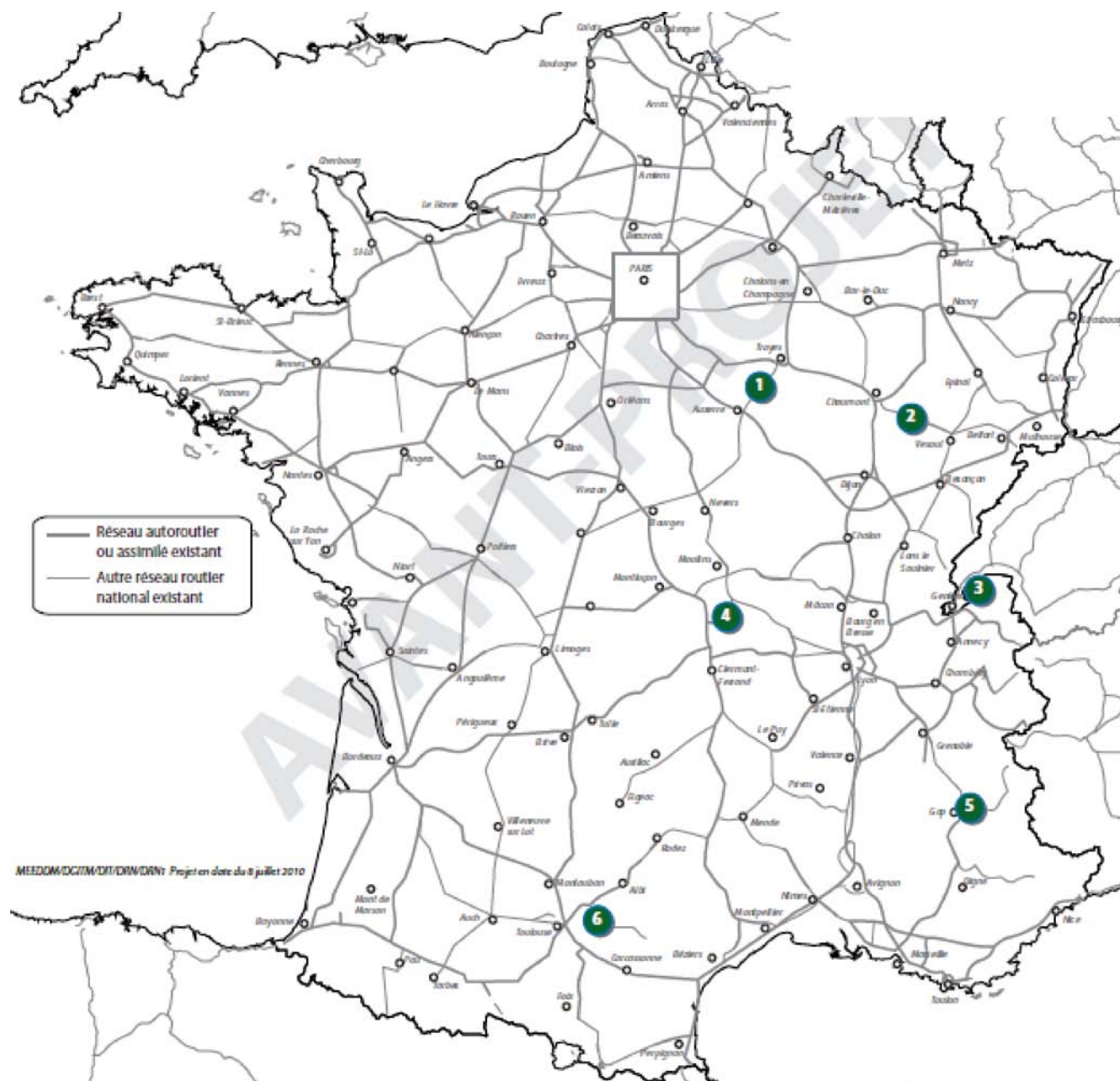
Carte 3 : Projets en réponse aux enjeux de congestion



Source : Avant-projet du SNIT, version juillet 2010

- | | |
|--|---|
| 1 - Contournement de Lille : 9 km | 5 - Contournement ouest de Lyon (réalisation partielle) : 25 km |
| 2 - Liaison A28 - A13 (contournement est de Rouen) : 40 km | 6 - Contournement d'Arles : 30 km |
| 3 - A31 bis : (Barreau Toul-Dieulouard, mise à 2x3 voies de A31 sur le tronçon Dieulouard-Metz et contournement de Thionville) : 60 km | 7 - A56 Fos - Salon-de-Provence : 25 km |
| 4 - Contournement de Tours : 60 km | 8 - A16 Isle Adam - Francilienne : 9 km |
| | 9 - A104 Méry sur Oise - Orgeval : 22 km |

Carte 4 : Projets en réponse aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement



Source : Avant-projet du SNIT, version juillet 2010

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1 - Troyes - Auxerre (Desserte future gare TGV St Florentin) : 80 km | 6 - RN126 Toulouse - Castres : 60 km |
| 2 - RN19 Langres - Vesoul : 80 km | |
| 3 - Desserte du Chablais (projet en cours de redéfinition) : 30 km | |
| 4 - A719 (Antenne de Vichy) : 15 km | |
| 5 - Antenne A51 sud - Est de Gap (RN 94) : 20 km | |

d) Les éléments forts ressortant de l'analyse

Les infrastructures de transports occupent un rôle primordial dans le système des transports et représentent une valeur économique importante. Les dépenses qui leur sont attribuées restent très variables (environ 1% du PIB/an) mais une baisse est cependant à noter. Malgré cet aspect, une politique d'infrastructures et de transports doit présenter inévitablement des projets qui ne sont pas rentables répondant à un service public. Il est donc important de définir et d'attribuer des ressources mobilisables à des projets d'infrastructures précis et définis. Aussi, il semble important de tendre vers un système de transport plus durable où l'importance de l'entretien et de la maintenance du système existant apparaît comme essentielle mais surtout par laquelle il s'agit de débiter. La priorité est d'engager des investissements au niveau de l'entretien des réseaux actuels et non dans les opérations de création. Le mode routier représente à ce jour en France 90% du transport.

Trois éléments d'analyse ressortent après la lecture de ce document :

- Bien que ce soit un document d'orientation en matière de politique de d'aménagement de transports, le SNIT propose une planification de projets, sans toutefois y intégrer d'analyses financières et économiques, profondes et cohérentes. L'article 14 de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs¹ (LOTI) stipule pourtant que :

« Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux dont ceux des atteintes à l'environnement ».

En d'autres termes, l'Etat ne peut proposer et engager des projets d'infrastructures sans études préalables et profondes sur l'analyse des coûts-bénéfices. Après lecture et interprétation de ce document, aucun élément de calcul n'apparaît clairement, tout du moins pour justifier le lancement de tels projets. L'article 14 de la même loi, stipule dans sa seconde partie que :

« Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés... ».

Là encore, aucun élément visible permettant d'établir des évaluations et des comparaisons recevables sur les différents projets n'apparaissent clairement.

¹ Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, Legifrance

- Selon les propos tenus par Rémy Prud'homme lors de la conférence sur les infrastructures de transports¹, en Novembre 2010 à Paris, l'enveloppe budgétaire de 170 milliards d'euros annoncée dans l'avant-projet du SNIT, n'intègre pas l'achat de matériels roulants. Cette dépense supplémentaire s'élèverait selon l'économiste à hauteur de 30 milliards d'euros, hors financement des infrastructures du projet du Grand Paris, dépense là encore supplémentaire évaluée entre 30 et 40 milliards d'euros. En intégrant ces deux volets supplémentaires et indispensables, les 170 milliards d'euros annoncés au départ deviennent complètement obsolètes et devront être complétés par des apports complémentaires, pour atteindre les 250 milliards d'euros indispensables au financement intégral.

- Dans l'enveloppe de financement proposée plus de la moitié est destinée au mode ferroviaire alors que ce dernier représente à peine en terme de volume, 10% des infrastructures. Elle est toutefois confrontée à de sérieux problèmes de ressources nécessaires mobilisables. L'avant-projet du SNIT prévoit des projets de développement en termes d'infrastructures de transports sur une période de 20 à 30 ans afin de pallier ces besoins. A ce titre, il existe en effet plusieurs possibilités de financement : les avantages du Partenariat Public Privé (PPP) sont mis en avant et concernent principalement les projets routiers et aéroportuaires mais à ce jour peu de projets ferroviaires et de transports urbains. Présentant quoi qu'il en soit un caractère prometteur, des précautions concernant ce moyen de financement sont cependant à considérer. Enfin, le financement des infrastructures de transports par l'utilisateur apparaît aujourd'hui comme une solution devenu incontournable, mais semble inévitablement faire apparaître des opposants (décideurs politiques et usagers locaux).

Que ressort-il de la version 1 de l'avant-projet du SNIT ?

- **Document qui ne présente pas à l'inverse de ce qu'impose la loi LOTI (article 14) d'études financières en amont de la proposition de projets nouveaux. Des pourcentages de financements sont attribués sans aucun fondement économique visible.**
- **Manque d'éléments de calculs et manque de transparence quant à la question du financement.**
- **Certains spécialistes ont soulevé le fait que le mode ferroviaire soit disproportionnellement privilégié alors qu'il représente en termes de transport, un pourcentage très faible en comparaison avec le mode routier.**
- **Oppositions majoritaires de la part des collectivités territoriales et des usagers**
- **Les Partenariats Public Privé (PPP) sont largement préconisés, épaulés de près par un financement par l'utilisateur.**

¹ Conférence Infrastructures de transports, Les Echos, vendredi 19 novembre 2010, Paris

22. L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) version 2, janvier 2011 : quelles modifications apportées ?

Suite à des observations formulées dans le cadre des échanges qui ont eu lieu au sein du Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement et de la part d'élus, d'acteurs du monde économique, associatif et de particuliers, la nouvelle et dernière version¹ du Schéma national des infrastructures de transports (SNIT) a été publiée en janvier 2011. *« Cette version consolidée explicite plus clairement les orientations proposées, leurs portées, leurs couts. Les mesures proposées ont été revues et retravaillées. Les propositions en matière d'investissement de développement ont été réexaminées »*. Cependant, *« Il n'est pas apparu utile de revenir sur la stratégie proposée initialement qui est conforme aux engagements du Grenelle de l'environnement »*, à savoir les 4 axes autour desquels elle s'articule :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport. (SNIT janvier 2011, page 1).

a) La priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants

« Ce nouveau projet confirme ainsi la priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants et au développement des modes de transport alternatifs à la route et à l'aérien. Il réaffirme à cet effet, à côté notamment de la volonté de renforcer les moyens dévolus au renouvellement des réseaux existants l'ambition de rattrapage en matière de développement de LGV et de transports collectifs en site propre (TCSP) tel qu'il a été acté par le Grenelle de l'environnement. ». Pour cela, l'Etat s'engage dans ce nouveau document à instaurer un ensemble d'actions afin *« d'orienter les politiques des gestionnaires d'infrastructures en matière d'exploitation, d'entretien et de modernisation des réseaux dont ils ont la charge. »*.

Concernant le mode routier, les orientations ne prévoient pas l'augmentation du réseau actuel. Cependant les estimations financières qui faisaient défaut dans la version originale ont été intégrées à ce nouveau document.

¹ Avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport, janvier 2011

b) Une répartition budgétaire modifiée mais toujours grandement orientée vers le soutien au mode ferroviaire

Du point de vue financier, deux aspects ont été modifiés dans ce nouveau document :

- La répartition de l'enveloppe budgétaire a été modifiée,
- L'enveloppe financière allouée au financement des projets est passé de 170 milliards d'euros à 166 milliards mais il est bien spécifié cette fois-ci que le financement exclu le projet du Grand Paris.

Le mode ferroviaire reste le mode majoritaire avec plus de 60% des investissements qui lui sont consacrés. La part attribuée aux transports collectifs urbains a été revue à la baisse afin d'augmenter légèrement celle allouée aux autres modes. Cette diminution peut poser la question des améliorations quant à la congestion urbaine. En effet, la réponse aux enjeux d'émission des gaz à effet de serre, fortement concentré dans les aires urbaines notamment par l'activité des déplacements pendulaires passe par l'amélioration et le développement des systèmes collectifs de transport.

Voici la nouvelle répartition par mode de transports :

- Mode ferroviaire : 62,2%
- Transports collectifs : 18,1%
- Mode fluvial : 9,7%
- Mode routier : 7,8%
- Mode portuaire : 1,8%
- Mode aérien : 0,6%

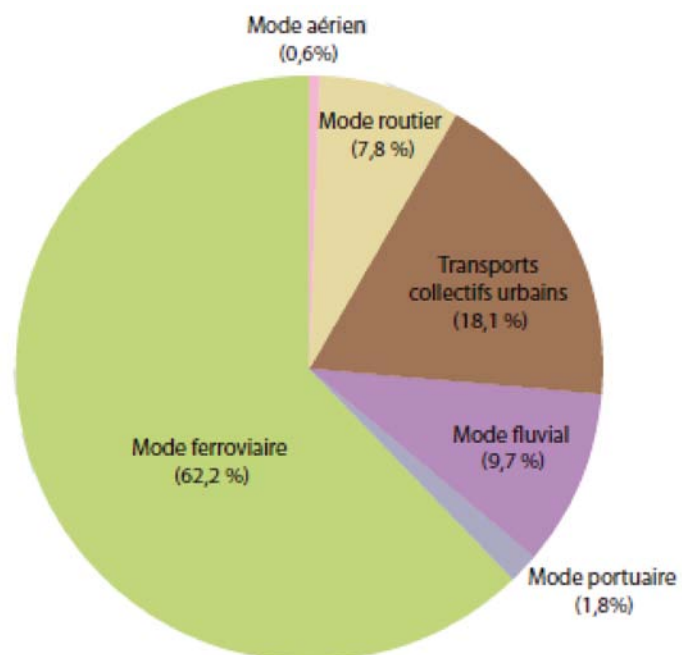


Figure 3 : Répartition du financement

Source : Avant-projet du SNIT, version janvier 2011

c) Des estimations financières des projets routiers

Des estimations financières ont été rajoutées. Toutefois, il n'apparaît pas de détail précis quant à la méthode de calcul. Seul le projet routier de contournement de Tours a été supprimé.

Projet	Coût estimé en M€ TTC	Linéaire tracé neuf
RN 154 Allaines-Nonancourt	800	100
RN7 Roanne Nord de Moulin	650	35
RCEA (Chalons/Macon - Montmarault)	950	160
A9 contournement sud de Montpellier entre Saint Jean de Védas et Montpellier Est	170	12
Total TTC	2570 M€	307 km
Total HT	2150 M€	

Tableau 1 : Financements au titre des enjeux de la sécurité

Source : Avant-projet du SNIT, version janvier 2011

Projet	Coût estimé en M€ TTC	Linéaire tracé neuf en km
Contournement sud-est de Lille	350	9
Liaison A28-A13 (contournement est de Rouen)	860	40
A31 bis : barreau Toul-Dieu-louard, mise à 2x3 voies de A31 entre Nancy et Metz et Thionville –frontière Luxembourgeoise, contournement ouest de Thionville	800	60
Contournement Ouest de Lyon (réalisation partielle)	700	25
Contournement d'Arles	560	30
A56 Fos Salon	250	25
A16 Isle Adam – Francilienne	200	9
A104 Méry sur Oise -Orgeval	2000	22
Total TTC	5720 M€	220 km
Total HT	4780 M€	

Tableau 2 : Financements au titre des enjeux de la congestion

Source : Avant-projet du SNIT, version janvier 2011

Projet	Coût estimé en M€ TTC	Linéaire tracé neuf
RN 19 Langres - Vesoul	600	80
Troyes - Auxerre (desserte future gare TGV Saint-Florentin)	400	80
Desserte du Chablais (Machilly-Thonon)	160	30
Antenne de Vichy (A719)	110	15
Antenne A51 sud (La Saulce) –Est de Gap (RN 94 La Bâtie Neuve) *	150	20
RN 126 Toulouse-Castres	300	60
Total TTC	1720 M€	205 km
Total HT	1440 M€	
<i>* Le projet s'accompagnera d'une importante modernisation de la RN85 entre Gap et Grenoble</i>		
Total HT ensemble des projets	8370 M€	

Tableau 3 : Financements au titre des enjeux de l'équité territoriale

Source : Avant-projet du SNIT, version janvier 2011

Que ressort-il de la version consolidée de l'avant-projet du SNIT ?

- Document qui a intégré les observations des acteurs directement concernés (élus locaux et régionaux, acteurs économiques et associatifs)
- Intégration de calculs financiers mais manquant toutefois d'éléments détaillés.
- Le mode ferroviaire reste disproportionnellement privilégié alors qu'il représente en termes de transport, un pourcentage très faible en comparaison avec le mode routier.
- Les partenariats Public Privé (PPP) restent largement préconisés, toujours accompagnés par un financement par l'utilisateur.

23. Un avis sur le SNIT donné par quatorze organisations et adopté par le comité national du développement durable et du Grenelle de l'Environnement

Quatorze organisations viennent de rendre public leurs avis¹ sur le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Regard transversal porté par des acteurs variés, aux attentes souvent divergentes où l'on a pu notamment recenser la présence de France Nature Environnement, l'Assemblée des Communautés de France (AfCf), le Medef, la CGT, la FNSEA, les amis de la terre ainsi que la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP). La première chose qui est à noter et que l'ensemble des signataires de cette réunion partagent communément les quatre grandes orientations du Snit :

- *« Optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures »,*
- *« Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations et des activités afin d'assurer un développement équilibré et équitable du territoire »,*
- *« Améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures »,*
- *« Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ».*

Cette analyse collective a été adoptée le 29 avril 2011 par le Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement (CNDDGE), qui est en charge du suivi de la mise en application du Grenelle de l'environnement. Le regard porté est fondé, transversal mais présente toutefois des limites.

a) Proposer une politique d'aménagement national et tendre vers le rééquilibrage des populations et des richesses

Pour compléter l'analyse de cet avis, cette sous partie s'appuie sur l'article² publié le 03 mai 2011 sur le site de Localtis. Tout d'abord, l'élément majeur qui ressort de cet avis général est que *« l'exercice réalisé permet une vision synthétique des perspectives d'évolution des infrastructures de transports pour les 20 à 30 ans à venir, ainsi qu'une première approche des interactions entre les modes de transport »*. Cependant les quatorze organisations estiment que *« le Snit ne correspond pas à un scénario de rupture pourtant inscrit dans les engagements du Grenelle dans le domaine des transports »*, et expriment la nécessité de *« définir une politique globale des transports et de la mobilité durables qui prenne en compte l'aménagement du territoire et de ses activités économiques et humaines. »*. En d'autres termes, elles proposent l'instauration d'une véritable politique de planification nationale, favorisant ainsi une meilleure répartition des hommes et des richesses sur les territoires. La question du financement, point clé de ce document cadre a également été soulevée. En effet, le

¹ Avis sur le Schéma national des infrastructures de transports, 29 avril 2011

² Quatorze organisations rendent un avis communs sur l'avant-projet de SNIT, Localtis.info, www.localtis.info

financement tripartite (Etat, Collectivités territoriales, acteurs privés) semble trouver toute sa cohérence dans la mesure où il présente un cadre et un accompagnement. L'accent est donc mis sur la cohérence et l'aspect concret de la démarche où, « *la crédibilité se mesurera donc à des budgets clairement identifiés accompagnés d'une programmation et d'un dispositif de pilotage. Dans ce cadre, la priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants doit clairement s'affirmer et se concrétiser là où la planification de mise en œuvre est indispensable* ».

b) Pessimisme environnemental et préoccupations à l'égard du fret ferroviaire

Des acteurs partisans (France Nature, les amis de la terre) de la cause environnementale ont pris part au débat et des observations ont également été portées à cet égard. Selon eux, « *la consommation de foncier impactée par la mise en œuvre du Snit est supérieure au précédent plan et réduit significativement les surfaces agricoles disponibles et les milieux naturels, en contradiction avec d'autres engagements du Grenelle* ». Aussi, « *une insuffisante prise en compte de la biodiversité, en retrait par rapport aux objectifs de la loi Grenelle I et aux dispositions de la loi Grenelle II concernant la trame verte et bleue* ». Ces propos, validés collectivement dénoncent un décalage entre les orientations nationales en termes de transports et la préservation des ressources naturelles, à court, moyen et long termes. La question environnementale est depuis plusieurs années au cœur du paysage politique et des préoccupations territoriales françaises. Cependant, les avis divergent et les décideurs politiques sont à mi-chemin entre politique de développement, politique de préservation et, où l'association des deux ne semble pas trouver de stabilité.

Autre complément d'analyse, le fret ferroviaire est annoncé sur le recul. Les organisations souhaitant « *une refonte de l'organisation du système de transport ferroviaire pour optimiser la concrétisation des engagements gouvernementaux de septembre 2009 en matière d'infrastructures afin d'obtenir une montée en charge de ce mode de transport* ». La remarque se prolonge sur la question du transport de voyageurs et doit trouver une viabilité grâce « *à la remise en état des réseaux existants ainsi qu'au développement des transports en commun de proximité nécessaires aux déplacements des personnes* ». Après plusieurs annonces de ce type depuis près d'un an, le Ministère de l'Ecologie a annoncé à l'issue de cette réunion que le projet définitif du SNIT sera finalisé d'ici l'été après avoir été soumis à l'avis du conseil économique, social et environnemental (Cese). Enfin, il sera présenté au Parlement.

c) Les limites du SNIT et de l'avis porté par le Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement

Cette réunion qui s'est tenue le 29 avril 2011 par le Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement est une bonne nouvelle dans la mesure où les acteurs convoqués ont pu échanger sur les mesures annoncées dans le SNIT. Cependant, le consensus établi laisse entrevoir des limites, des carences et peuvent soulever des remarques de plusieurs ordres :

- Les acteurs présent étaient-ils suffisants en nombre et réellement représentatifs?
- La question du mode routier n'a été que brièvement soulevée.

- Le regard porté sur le volet environnemental fait apparaître le grignotage des projets d'infrastructures de transports à la fois sur les espaces naturels et agricoles. Ce cas d'école est courant en France, et chaque projet de développement, d'extension est souvent pris pour cible. L'emprise foncière des projets ne peut-elle pas être pensée comme un vecteur de développement ou une amélioration du réseau que comme un frein au fonctionnement général ?

3. Que nous disent les spécialistes sur les effets généraux d'une infrastructure autoroutière sur le développement économique des territoires ?

31. Le développement par la multiplication des infrastructures et des effets structurants : des mythes à nuancer ?

Débat lancé à l'aube des années 80 par la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, la question des effets d'une autoroute sur le développement des activités économiques reste encore et toujours controversé. « *L'autoroute peut-elle constituer un corridor de développement ?* », question fondamentale que se pose Emmanuel Faivre, en 2003, dans son étude¹. Raccourci ou interprétation politique visant à un développement dynamique des activités sur les territoires, le couple autoroute-développement économique s'est imposé progressivement comme un dogme territorial. L'avis des scientifiques et des experts sur ce mythe reste partagé et continue d'alimenter le débat entre les convaincus et les opposants.

a) Ceux pour qui l'idée que les transports n'induisent pas la croissance économique

« L'usage peu circonspect de la notion d'effet structurant des transports constitue une sorte de mystification politique au regard des enseignements des travaux empiriques et des réflexions théoriques. Au-delà d'un regrettable laxisme méthodologique et d'une imagination conceptuelle défailante, c'est essentiellement à l'emploi stratégique de la rhétorique de l'effet structurant – véritable mythe politique – qu'il faut attribuer le succès d'un pseudo-concept, sans substance mais partiellement opératoire. Des nombreuses études empiriques mettent en doute la réalité de la causalité linéaire entre le développement d'une offre nouvelle de transport et des transformations spatiales, sociales et économiques². »

« Nous devons constater la persistance de mythes hissés au rang de dogmes tels que les fausses équivalences BTP – infrastructures – désenclavement – croissance économique nationale et locale – mieux être général, alors que le BTP ne se résume pas aux autoroutes, ni l'économie au BTP, ni le dynamisme économique local au désenclavement, ni l'accroissement du bien-être à celui des échanges

¹ Autoroutes, activité et territoires : Propositions méthodologiques pour évaluer l'impact de l'autoroute sur la spatialisation des activités.

² Jean-Marc Offner, Extrait de *Les effets « structurants » des transports, mythe politique, mystification scientifique*

commerciaux. Nombres d'experts dénoncent la tentation culpabilisante que peut exercer sur des décideurs un objet technique lourd tel que la réalisation d'une infrastructure de transport, dont maints exemples montrent pourtant qu'elle n'est ni nécessaire ni suffisante pour l'enrichissement économique d'une région¹. »

Ces deux points de vue convergent sur le fait que l'implantation d'une infrastructure autoroutière n'apporte pas obligatoirement développement et enrichissement économiques. En ce sens, il semble selon ces auteurs important de démystifier notamment à l'égard des décideurs politiques, les effets directs apportés par ce type d'infrastructure.

b) Ceux pour qui le développement économique des territoires dépend étroitement des transports et de leurs qualités

« Les investissements en matière d'infrastructures – ceci n'est contesté par personne – peuvent amplifier la capacité de production d'une région parce qu'ils en accroissent les ressources et renforcent la productivité des ressources existantes². »

« Le résultat principal des calculs effectués, c'est que la dotation en infrastructures, ainsi bien entendu que la dotation en capital privé, expliquent effectivement le niveau de productivité, d'une façon significative. Plus le stock d'infrastructures par habitant et par kilomètre carré d'une région est élevé et plus la productivité de cette région est élevée³. »

Il semble indispensable de démarquer les deux types de discours et de pensée qui émanent de ces citations. D'un côté, on retrouve des experts qui évoquent le caractère réducteur et l'idée qui s'est volontairement banalisée quant aux effets miraculeux d'une autoroute sur le développement des activités. D'un autre côté, un regard est porté, par une approche davantage axée sur les sciences économiques, où les investissements effectués dans les infrastructures provoquent des effets positifs sur l'économie nationale et régionale. En d'autres termes, ce regard dépasse la simple analyse des effets structurants de l'infrastructure de transport en elle-même. En somme, ces deux discours complémentaires permettent d'avancer les propos suivant : l'implantation d'une infrastructure autoroutière ne suffit pas à l'enrichissement et au développement d'un territoire, elle doit faire l'objet de politiques d'accompagnement intégrant une gouvernance aussi bien efficace qu'élargie, visant en un développement économique à la fois cohérent et prospectif.

¹ Dominique Dron et M. Cohen de Lara, ministère de l'Environnement, extrait de *Pour une politique soutenable des transports*

² Alicia Munnell, extrait de *Politiques d'infrastructures dans les années 90*

³ Valérie Elbaz-Benchetrit Citation de Rémy Prud'Homme, extrait de *Autoroutes : Impacts sur l'économie et l'environnement*,

32. Les effets d'une infrastructure autoroutière sur le développement économique

Une infrastructure autoroutière peut se qualifier dans un premier temps d'outil d'aménagement du territoire, dans la mesure où elle transforme les territoires qu'elle dessert, mais aussi dans le sens où elle structure l'espace qu'elle traverse. S'imposant comme l'infrastructure viaire la plus importante, son rôle premier est de desservir le territoire par un processus de maillage qui s'effectue par la mise en cohérence de l'autoroute avec l'ensemble des réseaux routiers. Aussi, les autoroutes forment entre elles un réseau, dont la construction fut lancée au milieu des années 60 et, qui permet l'amélioration du rapport « distance-temps » tout en facilitant l'accès aux différents espaces. La mobilité, facteur sociétal contemporain se positionne au centre des enjeux territoriaux. Une autoroute est alors réalisée en réponse à un besoin de déplacement croissant dans un secteur plus ou moins enclavé. Ce phénomène de désenclavement n'est possible qu'au travers de l'implantation de diffuseurs qui remplissent cette mission.

Deux types d'effets majeurs d'une autoroute peuvent être recensés. Il s'agit des effets de pôle et des effets de traversée. Les effets de pôle correspondent aux conséquences liées à la mise en service de l'infrastructure sur les villes situées aux extrémités. Les effets de traversée correspondent aux transformations effectuées le long du nouvel axe autoroutier.

a) Les effets à l'échelle macro-économique (nationale)

D'après les résultats obtenus dans ses travaux, Valérie Elbaz-Benchetrit précise que « *les infrastructures autoroutières contribuent, au niveau macro-économique et sur le long terme, au développement économique global du pays ou du continent de par leur fonction et leur qualité.*¹ ». Cette contribution se traduit de plusieurs manières. D'une part, la création d'une infrastructure autoroutière va permettre « *d'améliorer l'offre de transport* » et va induire « *une diminution du coût de transport* » puis, provoquer « *une diminution du coût de la production* » et donc « *améliorer la productivité des entreprises* ». La croissance se trouve alors favorisée. Elle permet aussi d'améliorer l'accessibilité et la mobilité grâce à la mise en relation des territoires et des bassins de vie. De fait, elle favorise le déplacement des personnes et des biens et, augmente en même temps les échanges et les espaces de marchés aux entreprises. Aussi, le gain de temps et l'amélioration de la sécurité réorganise et optimise le cycle de transport des marchandises (délais plus courts, création d'un réseau autoroutier, etc). « *Enfin, comme tout investissement, elle génère de l'emploi et a un effet d'entraînement sur les activités amont et aval (effets keynésien)* ».

¹ Valérie Elbaz-Benchetrit, Autoroutes : Impacts sur l'économie et l'environnement, page 23

b) Les effets à l'échelle micro-économique (régionale et locale)

Contrairement aux transports aérien et ferroviaire, le réseau autoroutier peut entraîner des effets de traversée sur des espaces moyens qui deviennent plus facilement accessibles grâce à la présence de diffuseurs bien localisés. Ces diffuseurs et leur implantation sont des éléments essentiels à la réalisation d'une infrastructure autoroutière. En effet, l'activité économique se développe autour de ces échangeurs dans un espace qui correspond, selon Emile QUINET, à « *une aire de quelques dizaines de kilomètres autour des zones d'échanges* ¹ ». Les diffuseurs sont donc synonymes d'ouverture et de développement pour les territoires qu'ils desservent. Cependant, il faut tout de même noter que pour diffuser le trafic autoroutier au travers des territoires en déclin, il est nécessaire qu'un réseau routier annexe soit bien relayé autour de l'infrastructure autoroutière.

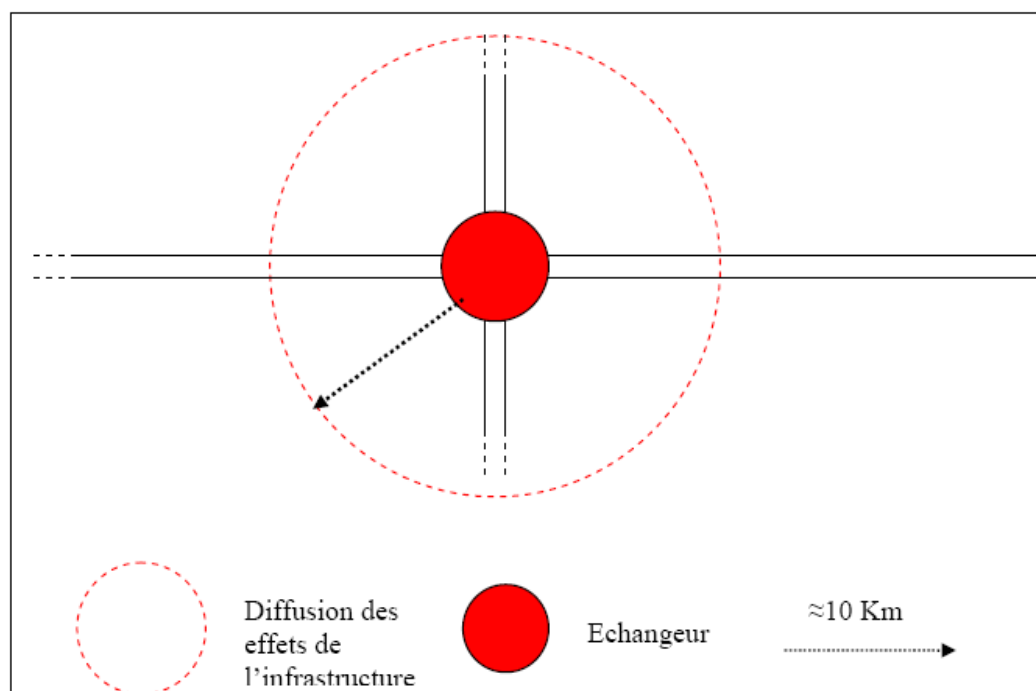


Figure 4 : Polarisation des effets d'un échangeur autoroutier

Source : Emile QUINET « *Infrastructure de transport et croissance* » 1992, Economica.

L'autoroute est donc un facteur d'ouverture des territoires, mais aussi de développement économique. Cependant, la création d'une autoroute peut aussi avoir un effet inverse en provoquant un effet tunnel. En effet, la réduction du rapport « distance-temps » serait permise entre deux grands pôles, grâce aux vitesses de déplacement plus rapide sur ce type d'infrastructure, mais la relation entre les autres territoires moins attractifs et moins développés resterait la même qu'avant l'implantation de l'autoroute. L'effet tunnel aurait ainsi pour conséquence de laisser non développés les territoires déjà enclavés.

La réalisation d'une autoroute peut donc constituer une avancée majeure pour un territoire en termes de développement économique. Cependant, pour n'engendrer que les effets positifs relatifs à la création d'une telle infrastructure, le choix d'un tracé définitif

¹ Citation de Emile QUINET dans « *Infrastructure de transport et de croissance* » 1992, Economica

ainsi que la position des multiples diffuseurs doivent être mûrement débattus et réfléchis avec l'ensemble des acteurs territoriaux.

c) Quelles relations entre autoroute et implantation des activités ?

Les relations entre infrastructure autoroutière et localisation des activités peuvent faire l'objet d'un rapprochement. L'accès direct à une infrastructure de transports, limiter la durée de déplacement afin de réduire les coûts de transports, etc. sont les principaux arguments développés par les entreprises en amont de son implantation sur un territoire. Différents acteurs prennent place dans ce processus territorial. Les acteurs institutionnels collaborent étroitement avec les entreprises pour définir un aménagement cohérent, efficace et dans la mesure du possible viable. Le projet d'aménagement d'espaces à vocation économique devient alors le point central de mise en relation.

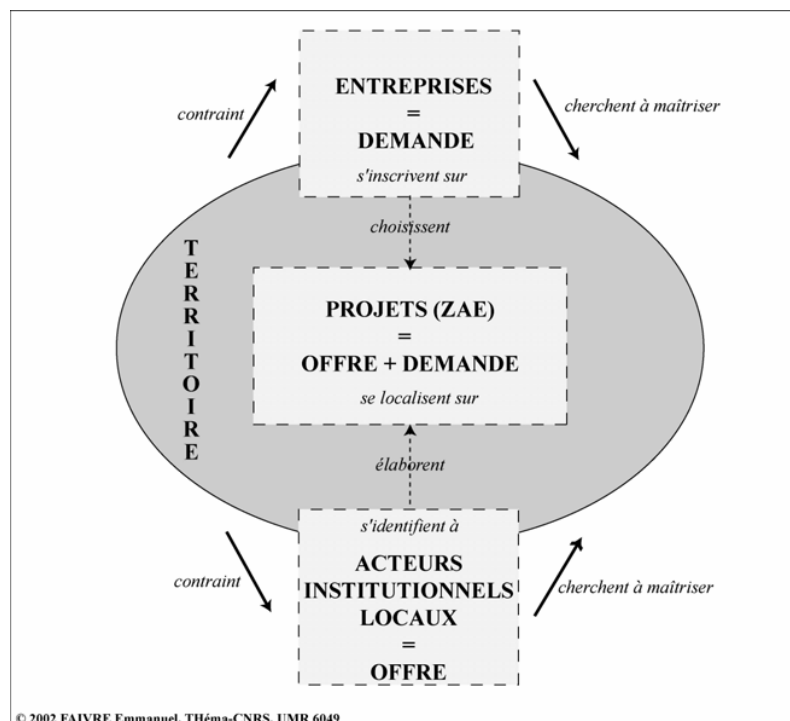


Figure 5 : Action de la mise en service d'une autoroute sur le système de localisation des activités

Source : *Autoroutes, activité et territoires : Propositions méthodologiques pour évaluer l'impact de l'autoroute sur la spatialisation des activités*, Université de Franche-Comté, Besançon, 2003.

PARTIE 2

LES CAS D'ETUDES : ANALYSE DES IMPACTS DE L'A75 ET DE LA POLITIQUE VOLONTARISTE VENDEENNE

Cette seconde étape vise à présent à étudier et analyser deux cas concrets. Emanant d'une volonté forte de l'Etat de désenclaver et d'interconnecter son territoire au début des années 70, l'infrastructure autoroutière A75 a permis d'actionner des leviers de développement et constitue aujourd'hui un véritable axe structurant. Jouant à la fois sur les facteurs démographiques, socio-économiques et touristiques, cette infrastructure a réellement favorisée le développement territorial. Dans une situation d'enclavement au milieu des années 80, le Département de la Vendée décide d'instaurer de manière autonome, une stratégie routière pour remédier à ce problème d'accessibilité. Solidement installé sur des orientations et relayé par des projets financés, son territoire s'est peu à peu désenclavé. Parallèlement une politique d'accompagnement et de développement économique a favorisé la répartition équilibrée des hommes et des activités sur son territoire. Nous verrons en quoi, au travers l'analyse de ces deux cas d'étude, l'infrastructure routière en elle-même et la volonté politique de planifier son réseau viaire, impactent positivement sur le développement économique des territoires.

1. Dans quelle mesure l'investissement fourni dans l'A75 a-t-il permis le développement économique des territoires traversés ?

Lancé dans la politique nationale d'aménagement au début des années 70, le projet de l'autoroute A75 avait pour première ambition d'établir une liaison directe entre le Royaume-Uni, le Benelux et l'Espagne tout en établissant une connexion continue entre Paris et Montpellier. Le second objectif de l'A75 était le délestage des autoroutes A6, A7 et A9 afin d'atténuer les flux déjà importants à l'époque, entre Orange et Béziers. La volonté de l'Etat de désenclaver le Massif Central constitue le troisième et dernier objectif.



Carte 5 : Le tracé de l'A75 dans le réseau autoroutier français

Caractérisée par localement comme une véritable colonne vertébrale qui contribue à la fois au renforcement de l'attractivité économique et touristique du massif central, l'A75 a modifié le fonctionnement des territoires depuis sa mise en service.

11. Un projet s'inscrivant dans une politique nationale d'aménagement lancé dans les années 70

L'A75, appelée plus couramment *La Méridienne*, prolonge l'A71 depuis Clermont-Ferrand jusqu'à Béziers. Traversant le Massif Central, l'infrastructure culmine sur un tronçon à 1 121 mètres, ce qui fait d'elle l'une des autoroutes la plus haute d'Europe. D'une longueur de 335 km, elle traverse 6 départements : Le Puy de Dôme, la Haute Loire, le Cantal, la Lozère, l'Aveyron et l'Hérault.

a) Une infrastructure nationale favorisant le désenclavement des territoires ruraux traversés

Traversant des espaces à caractères ruraux, l'implantation de l'A75 a favorisé inévitablement leur désenclavement.

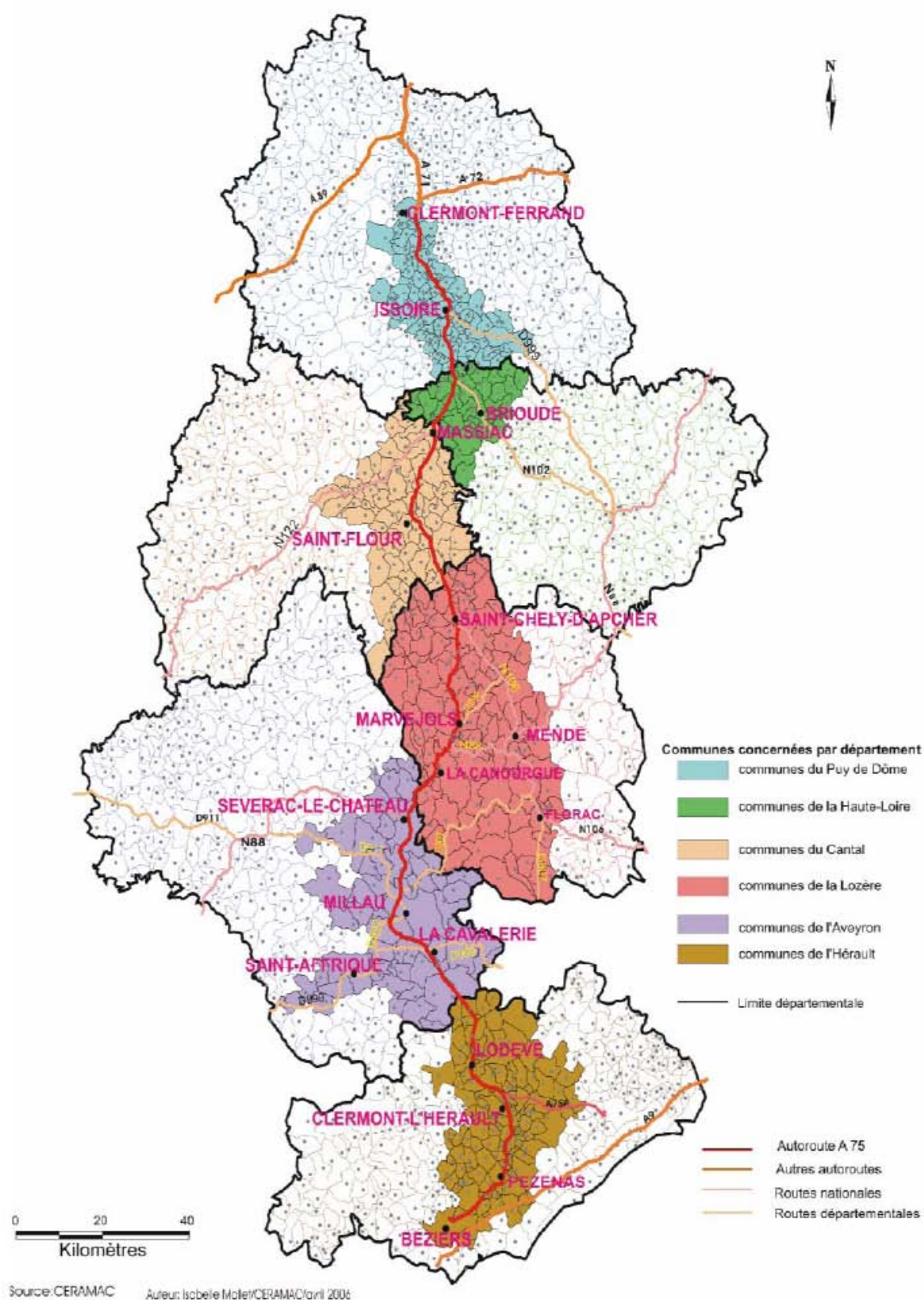


Figure 6 : Traversée de l'A75 en plein cœur de territoires ruraux

Source : CRD A75

b) 6 départements traversés et de nombreuses communes directement bénéficiaires de l'investissement

Le réseau secondaire a été directement branché sur l'A75 afin d'étendre au plus profond la diffusion et le rayonnement de l'infrastructure sur les territoires avoisinants.



Carte 6 : La traversée des territoires de l'A75

Source : CERAMAC, 2006

12. Les impacts de l'A75 sur le développement économique des entreprises

La Direction Régionale de l'Équipement Auvergne et le Centre de Ressources et de Développement de l'A75 ont réalisé en partenariat une série d'études sur les impacts de l'A75 à l'échelle des territoires traversés. Les résultats obtenus sont issus d'enquêtes réalisées sur les territoires à moins de 30 minutes d'un échangeur de l'A75 et font apparaître une influence positive sur l'amélioration de l'attractivité économique, le tourisme et l'évolution de l'offre hôtelière.

a) Des études fondées sur des interviews auprès des entreprises

L'étude¹ sur l'impact de l'A75 sur la dynamique des entreprises, publiée en 2008, soulève des résultats intéressants. « *Les principaux établissements situés sur les zones d'activités existantes le long de l'infrastructure et les entreprises qui ont construit des locaux d'activités (bâtiments industriels et entrepôts) dans les communes du périmètre d'étude depuis 1990* » ont fait l'objet d'interviews. En quelques chiffres, les 65 entreprises interrogées représentent un effectif total de 3 500 salariés pour un chiffre d'affaire de 1 400 millions d'euros et 35% sont des filiales de grands groupes internationaux.

L'enquête globale a consisté à appréhender les aspects suivants :

- Les atouts de l'A75 pour le développement, voire le maintien des entreprises,
- Les retombées attendues pour les entreprises en fonction de leur marché local, régional ou national (meilleure accessibilité, gains de temps, extension de l'aire de marché),
- Leur perception sur l'accompagnement par les collectivités, de l'arrivée de l'infrastructure (notamment la création de nouvelles zones d'activités attractives, la mobilisation foncière, les politiques commerciales et fiscales incitatives ...).

Les observations générales qui découlent de cette analyse sont que l'A75 « *offre aux entreprises des territoires traversés des conditions économiques très proches voire comparables à celles de leurs concurrents nationaux et européens et les replacent ainsi dans le champ concurrentiel. De plus, elle ouvre des potentiels de développement à l'extérieur sans entraîner l'effet inverse, c'est-à-dire une augmentation significative de la concurrence sur les marchés locaux.* ».

Cette analyse permet donc d'affirmer que l'A75 a permis de créer des conditions d'attractivité économiques similaires à celles des territoires concurrents, dans un contexte initialement enclavé tout en limitant la concurrence locale entre les entreprises.

¹ Impact de l'A75 sur la dynamique des entreprises et la valorisation des territoires, DRE Auvergne, juin 2008

b) Dans quelle mesure l'implantation ou le maintien des entreprises est-il lié à la mise en service de l'A75 ?

Il semble important de porter dès à présent un regard sur l'évolution quant à l'implantation des entreprises depuis les années 60 jusqu'à nos jours. Le diagramme ci-dessous parle de lui-même et révèle l'impact de l'A75 sur l'influence au niveau des implantations d'entreprises. Les implantations sont à la fois constantes et croissantes.

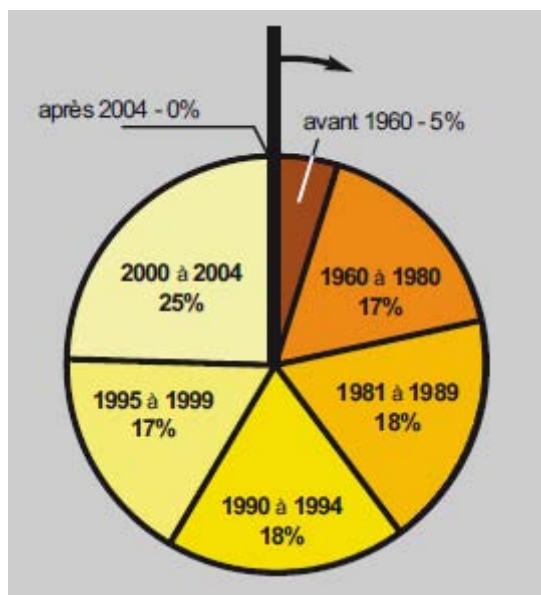


Figure 7 : Périodes d'implantations des entreprises

Source : CRD A75, 2008

Le type de développement est également un second facteur important de l'analyse. Au vu du diagramme ci-dessous, l'arrivée d'entreprises depuis l'extérieur (exogène) représente une part avoisinant les 30%. En d'autres termes, l'A75 a permis le maintien et la création d'entreprises d'origine locale tout en dynamisant l'offre et ouvrant ainsi sur le marché à la concurrence.

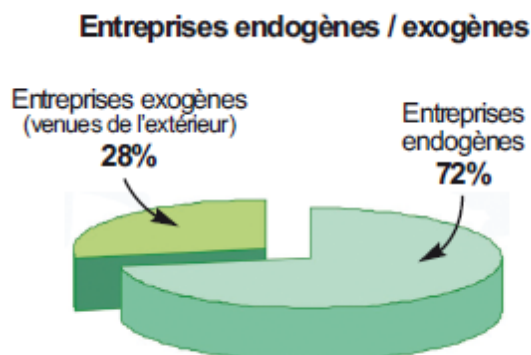


Figure 8 : Répartition par origines de provenance des entreprises

Source : CRD A75, 2008

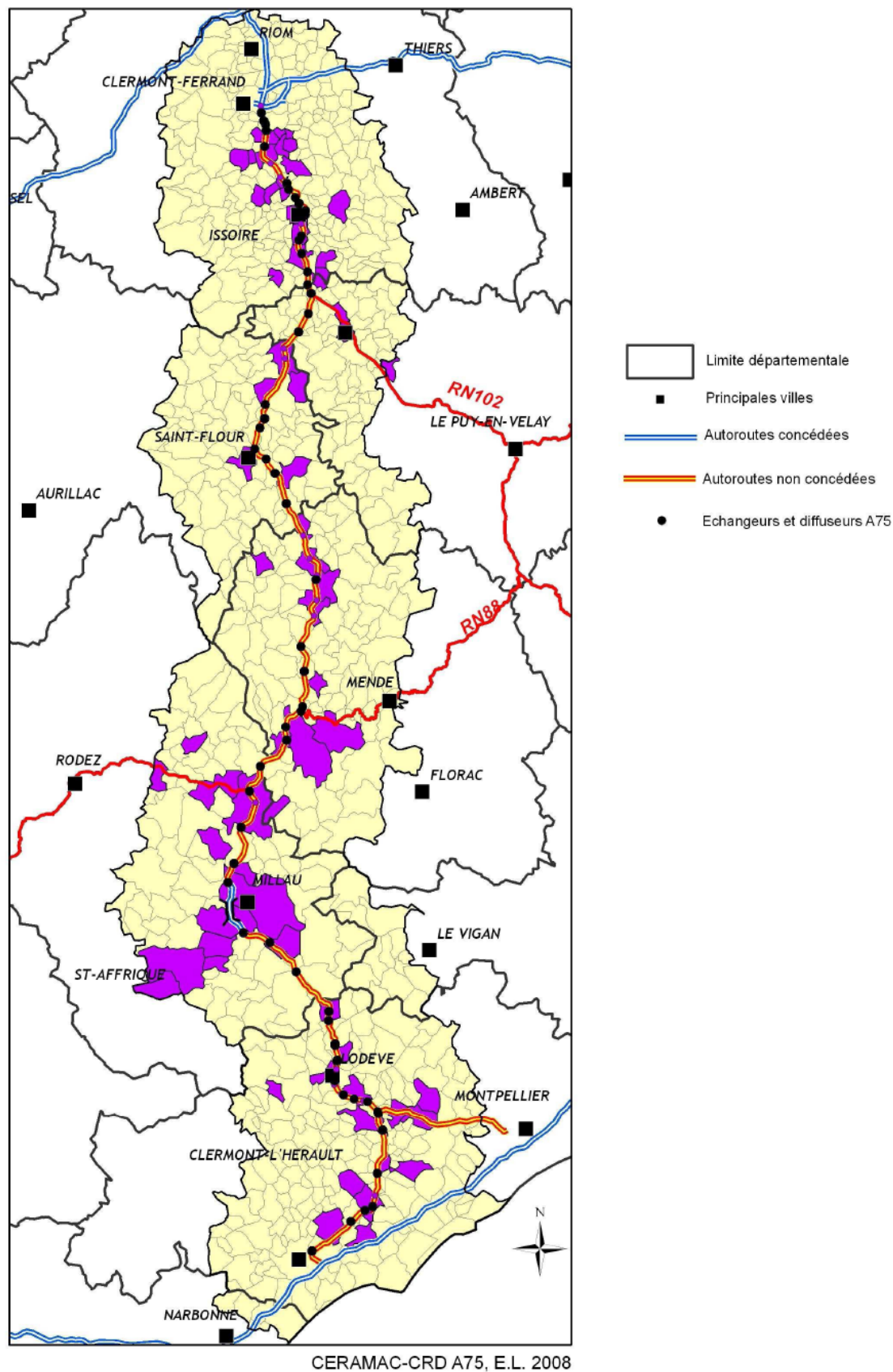
Les entreprises interrogées ont soulevés trois points clés susceptibles de développement pour leurs activités, il en ressort que l'A75 :

- Permet et favorise la maîtrise des stocks
- A favorisé l'arrivée de nouveaux clients
- A ouvert les territoires à la concurrence tout en maintenant un équilibre concurrentiel supportable entre les entreprises locales

Enfin, l'étude précise aussi que « *les habitants et les acteurs économiques ont su très rapidement s'approprier les nouvelles conditions qui leur ont été offertes par l'A75* ». Cela c'est notamment traduit par un phénomène spontané d'éloignement de la distance entre domicile et travail grâce au gain de temps fourni par l'infrastructure. Toutefois, « *un retard sur la nécessité d'adapter la gouvernance avec un élargissement des échelles de coopération stratégique* » a également été pointé.

c) L'influence directe de l'infrastructure autoroutière sur l'implantation des activités

La carte ci-dessous est révélatrice de l'influence apportée par l'A75 sur l'implantation des zones d'activités sur les territoires. Effectivement, les communes directement limitrophes à l'infrastructure possèdent des espaces à vocation économique. Ce phénomène s'étend parfois, sous la forme de grappe aux communes qui leurs sont voisines



Carte 7 : Communes sur lesquelles sont implantées des zones d'activités

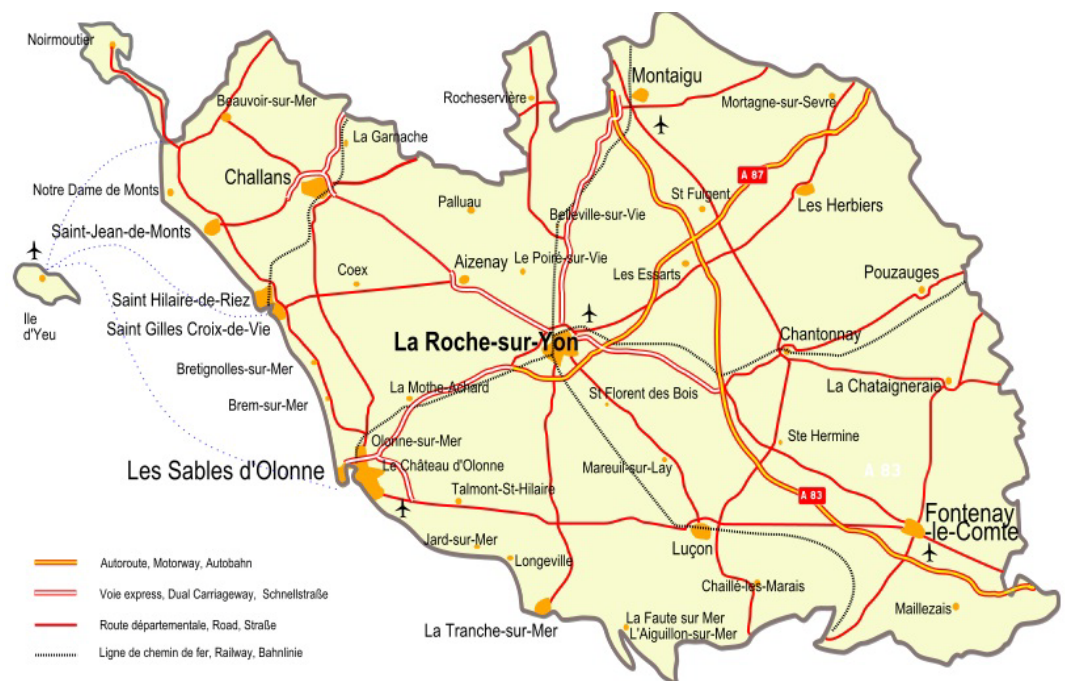
2. Le département de la Vendée : territoire qui a su mener une politique volontariste en matière de désenclavement territorial ?

Le département de la Vendée appartient au territoire administratif de la Région Loire Bretagne. D'une superficie totale de 7915,53 Km², il recense une population de 616 906 habitants pour une densité de 88 hab/km² (Source INSEE, recensement 2008). De part ces caractéristiques, la Vendée fait partie des départements moyennement peuplés (soit 90 hab/km²), présentant toutefois une croissance démographique soutenue depuis la seconde moitié du XX^{ème} siècle. Cependant les zones rurales présentes font progressivement l'objet d'un dépeuplement.



Carte 8 : Situation géographique de la Vendée

Source : Caisse des Dépôts, 2010



Carte 9 : Le Département de la Vendée et son réseau routier

Source : Wikipedia, 2008

Territoire présentant une importante façade maritime devenue attractive pour l'activité du tourisme balnéaire, l'économie du département est largement dominée par les activités tertiaires (services et de commerces) à hauteur de 58,5%, par les activités du secondaire (construction et industrie) à hauteur de 33,1% et enfin complétée par le primaire (agriculture) représentant 8,4%. Ville de 51 727 habitants, La Roche-sur-Yon est à la fois le principal pôle urbain et la préfecture de département, (Source INSEE, recensement 2008).

21. Le développement des infrastructures routières en Vendée, politique forte d'une vingtaine d'années

C'est à la fin des années 80 que les responsables politiques du département prennent conscience de l'importance d'une bonne irrigation indispensable au développement de ce territoire marqué par l'attrait de la façade maritime, l'implantation d'entreprises importantes et la hausse démographique. Le Conseil Général décide alors de planifier son intervention dans ce domaine au travers des plans routiers décennaux.

a) Les années 80 marquent le point de départ de la planification économique et routière du département vendéen

De part sa situation géographique excentrée, le territoire de la Vendée est longtemps restée à l'écart des grandes infrastructures nationales. Positionnée au centre d'un triangle délimité par la liaison Paris-Nantes (A11), Paris-Bordeaux (A10), le réseau vendéen s'apparentait au milieu des années 80 à un réseau de routes nationales bidirectionnel (N137 – N148 Nantes/Niort et Nantes/La Rochelle et N160 Les Sables-d'Olonne/La Roche-sur-Yon/Cholet), devenu au fil du temps vieillissant, sous-dimensionné et dangereux. La principale raison de cet enclavement est l'absence certaine d'une grande agglomération, structurante et fédératrice. A l'époque, le réseau autoroutier français est organisé à partir des métropoles afin d'en faciliter leurs dessertes et d'améliorer leurs développements. Le territoire vendéen positionné sur la façade maritime n'est alors pas desservi par ce réseau. Ce premier facteur n'est pas le seul et se traduit également par une économie locale installée sur une stratégie de développement endogène. Il faut attendre le début des années 80, avec l'apparition d'une politique prospective, pour que la notion de désenclavement prenne réellement tout son sens. A cela, s'ajoute les lois de décentralisation qui positionnent le Conseil Général dans une situation de prise de pouvoir en tant qu'acteur central, notamment sur les questions économiques et d'aménagement d'infrastructures.

b) Le Schéma d'Aménagement des Chemins Départementaux (SACHED) de 1986 formalise la volonté prospective du territoire vendéen

La vision économiste soutenue par le département se traduit par le développement de son réseau routier, trois priorités sont alors définies :

- Relier la Vendée aux deux autoroutes A11 à Nantes et A10 à Niort
- Relier le littoral vendéen à l'autoroute A11 à Angers
- Améliorer les liaisons en direction des autres principales agglomérations des départements voisins (Saint-Nazaire, Cholet, Poitiers et La Rochelle)

C'est en 1986 que le Schéma d'Aménagement des Chemins Départementaux (SACHED) est publié et définit la politique stratégique routière du département.

c) Le Plan Routier 2000 document stratégique dans la continuité du SACHED

Le Plan Routier 2000 élaboré en 1989, est le second document majeur dans la planification du réseau routier de la Vendée. Ce document est d'autant plus important qu'il annonce les décisions prises pour la réalisation des autoroutes A83 et A87 dès cette période. Reprenant les objectifs fixés par le SACHED, il prévoit cependant des évolutions, découlant d'une part de l'annonce de création des deux autoroutes et, d'autre part d'une volonté de gérer les flux du littoral. Pour cela, une réflexion d'accompagnement, au travers la planification de six itinéraires principaux, est affichée :

- Montaigu/La Tranche-sur-Tranche (mise à 2x2 voies)
- Bournezeau/Noirmoutier (mise à 2x2 voies entre Bournezeau et Challans)
- Fontenay-le-Comte/Luçon/Les Sables-d'Olonne (mise à 2x2 voies)
- Nantes/Challans/Côte Vendéenne (mise à 2x2 voies jusqu'à Challans)
- Route du Bocage (Fontenay-le-Comte/ La Chataigneraie/Pouzauges/Les Herbiers, aménagement à 7 mètres)
- Route du littoral (mise à 2x2 voies de la RD32 entre Challans et Les Sables-d'Olonne)

La période 1990-2000 marque une véritable évolution au niveau du réseau routier vendéen. Le réseau de 2x2 voies en 1989 était de 23 km, en 2000 il avoisine les 200 km.

SUPPORT 1

d) Le Plan Routier 2010 document actuel de planification pour les prochaines années récemment complété par des perspectives à long terme

Le début du 21^{ème} siècle est marqué par une nouvelle vision à l'horizon 2030. Le plan Routier 2010 approuvé par l'assemblée Départementale programme donc l'entretien et le développement du réseau pour les dix années à suivre. La Direction des Infrastructures Routières et Maritimes a publiée récemment deux nouveaux documents graphiques de planification routière :

- Un plan d'évolution du réseau routier pour la période 2010-2020
- Un plan d'évolution à long terme

SUPPORT 2

SUPPORT 3

SUPPORT 4

22. Des investissements routiers conséquents et évolutifs en soutien aux objectifs définis

Le réseau routier vendéen s'est donc développé et amélioré considérablement depuis la fin des années 80. Ainsi, le maillage de 2x2 voies est passé d'environ 50 Km en 1990 à plus de 315 Km en 2010, comprenant notamment 165 Km d'autoroutes. L'objectif fixé étant d'atteindre à long terme 500 Km de 2x2 voies (chiffres Conseil Général de la Vendée – DIRM, 2011). Pour atteindre ses objectifs, le département a débloqué une enveloppe budgétaire qui n'a cessée d'augmenter depuis la fin des années 80.

a) Un investissement total de 600 millions d'euros entre 1990 et 2005, ayant suivi une évolution croissante et soutenue

Le budget d'investissement du Conseil Général de la Vendée consacré à la voirie s'élève pour la période 1990-2005 à un montant avoisinant les 600 millions d'euros (M€). La répartition de cet investissement s'est réalisée approximativement à hauteur de 30 M€ chaque année entre 1990 et 1998. Période à l'issue de laquelle cet investissement a connu une croissance continue et soutenue à hauteur de 35 M€ dès l'année 1999 se traduisant en 2005 par un investissement annuel de 62 M€.

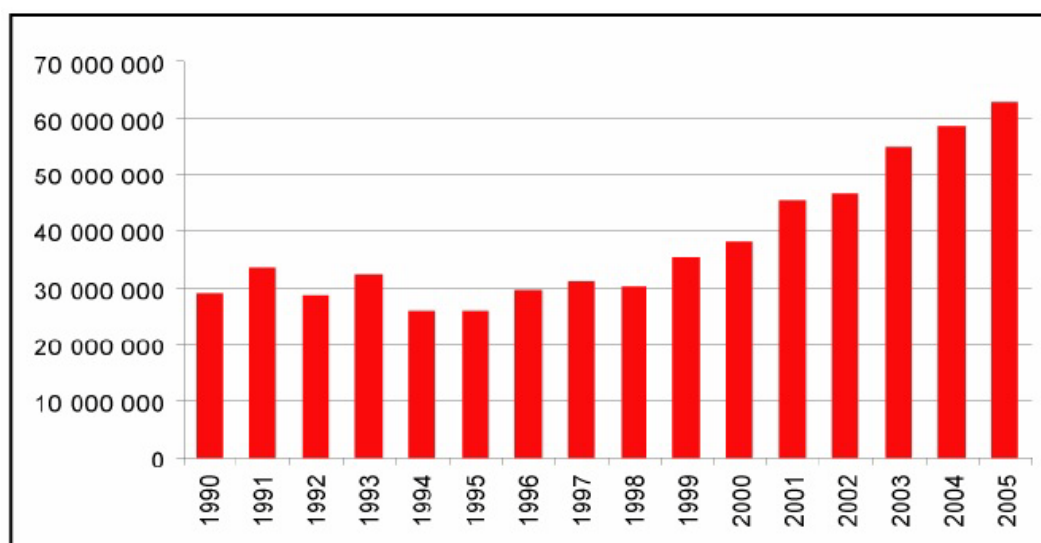


Figure 9 : Part de l'investissement consacrée à la voirie par le département de la Vendée entre 1990 et 2005

Source : Conseil Général de la Vendée et DGCL

Ce tableau tiré de l'étude réalisée en 2006 par l'Observatoire Economique, Social et Territorial de la Vendée peut être brièvement complété par les chiffres pour la période 2005-2011. Ce complément permet de renforcer et d'actualiser l'analyse. Suivant toujours une croissance positive, en 2010, l'investissement annuel était de 70,7 M€. En vingt ans, l'investissement annuel a plus que doublé (29 M€ en 1990, 70,7 M€ en 2010).

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Invest. voirie	28,7	33,2	28,4	32,1	25,4	25,4	29,2	30,6	29,8	35,1	37,8	45,1	46,2	54,5	58,2
Invest. total département	76	94	102	95	92	95	97	97	99	102	105	128	130	137	141
Budget départemental total	194	226	247	255	267	272	281	279	286	294	301	332	365	388	433
% invest. voirie / invest. total	37,9	35,4	28,0	33,8	27,6	26,8	30,1	31,7	30,0	34,6	35,9	35,3	35,4	39,8	41,2
% invest. voirie / budget total	14,8	14,7	11,5	12,5	9,5	9,4	10,4	11,0	10,4	11,9	12,6	13,6	12,7	14,0	13,4

Tableau 4 : Comparatif des opérations d'investissement dans la voirie avec l'investissement total et avec le budget total départemental entre 1990 et 2005

Source : Conseil Général de la Vendée et DGCL

La part des dépenses routières après avoir été relativement élevée en début de période (supérieure à 37%), s'est réduite (autour de 27-30%) jusqu'en 1998. Un rebondissement s'est ensuite effectué dès l'année 1999, conjointement au soutien politique orienté vers le désenclavement du territoire vendéen, passant de 34,6% en 1999 à 41,2% en 2004. Le poids de la part des opérations d'investissement dans la voirie dans le budget départemental, suit une évolution identique : après un début de période favorable (avoisinant les 15%) suivi d'un déclin de quelques années avant de connaître une recrudescence et un retour à 13-14% à la fin de la période. Ces deux courbes ont suivies une progression identique pour la période 2004-2010.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Désenclavement	54%	53%	58%	58%	59%	61%	61%
Grosses réparations	22%	20%	19%	20%	19%	17%	19%
Opérations hors désenclavement	6%	7%	5%	4%	4%	4%	4%
Autres*	18%	20%	18%	18%	18%	18%	16%

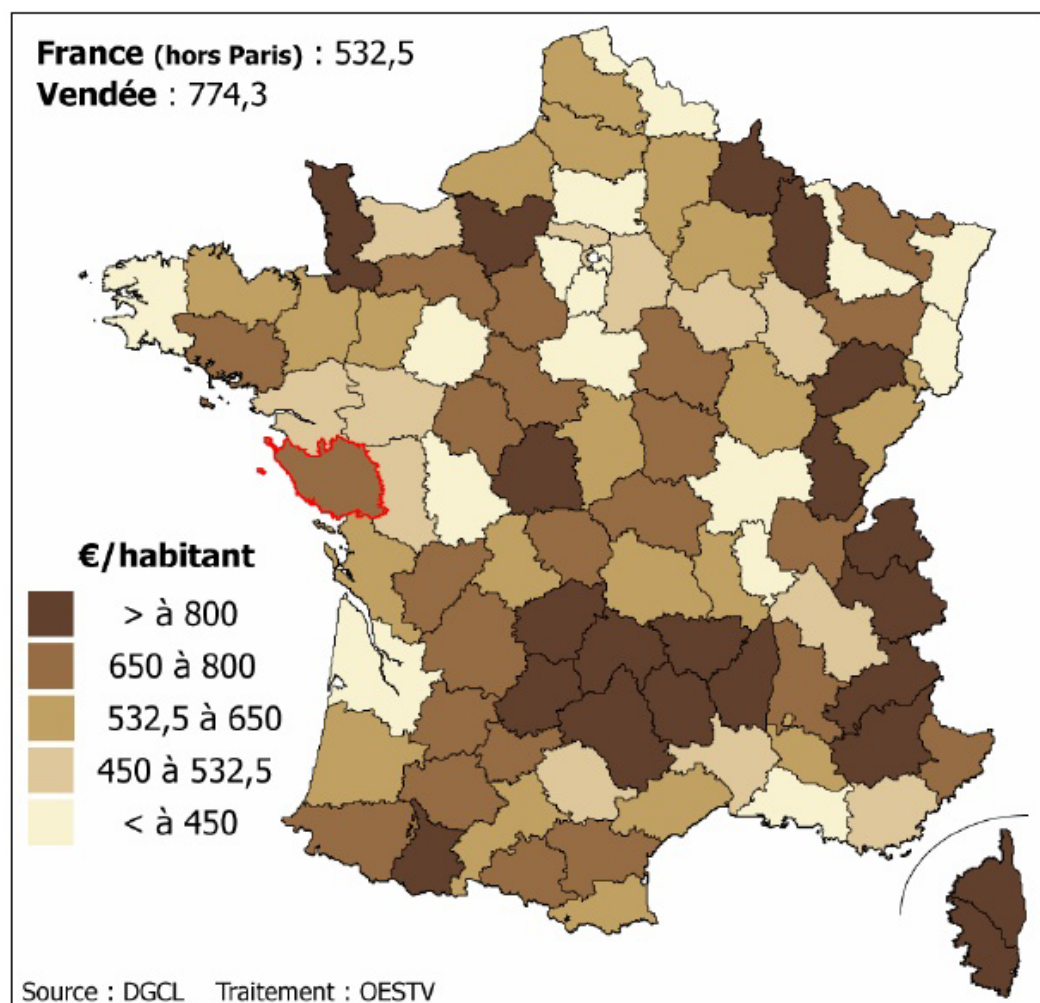
Tableau 5 : Comparatif des investissements dans la voirie selon le type d'opération

Source : Conseil Général de la Vendée et DGCL

Le second poste d'investissement est attribué aux opérations d'entretien du réseau. Bien que le budget investissement s'impose comme majoritaire, les travaux d'entretien semblent indispensables à la pérennité du réseau sur le long terme. La politique de développement est alors et logiquement soutenue par des opérations d'entretien régulières et indispensables. Cet investissement représente pour la période environ 20% du budget annuel.

b) Deux indicateurs révélateurs de la volonté vendéenne de développement territorial

Les investissements réalisés par le département de la Vendée sont nettement supérieurs à ceux de l'ensemble des territoires français.

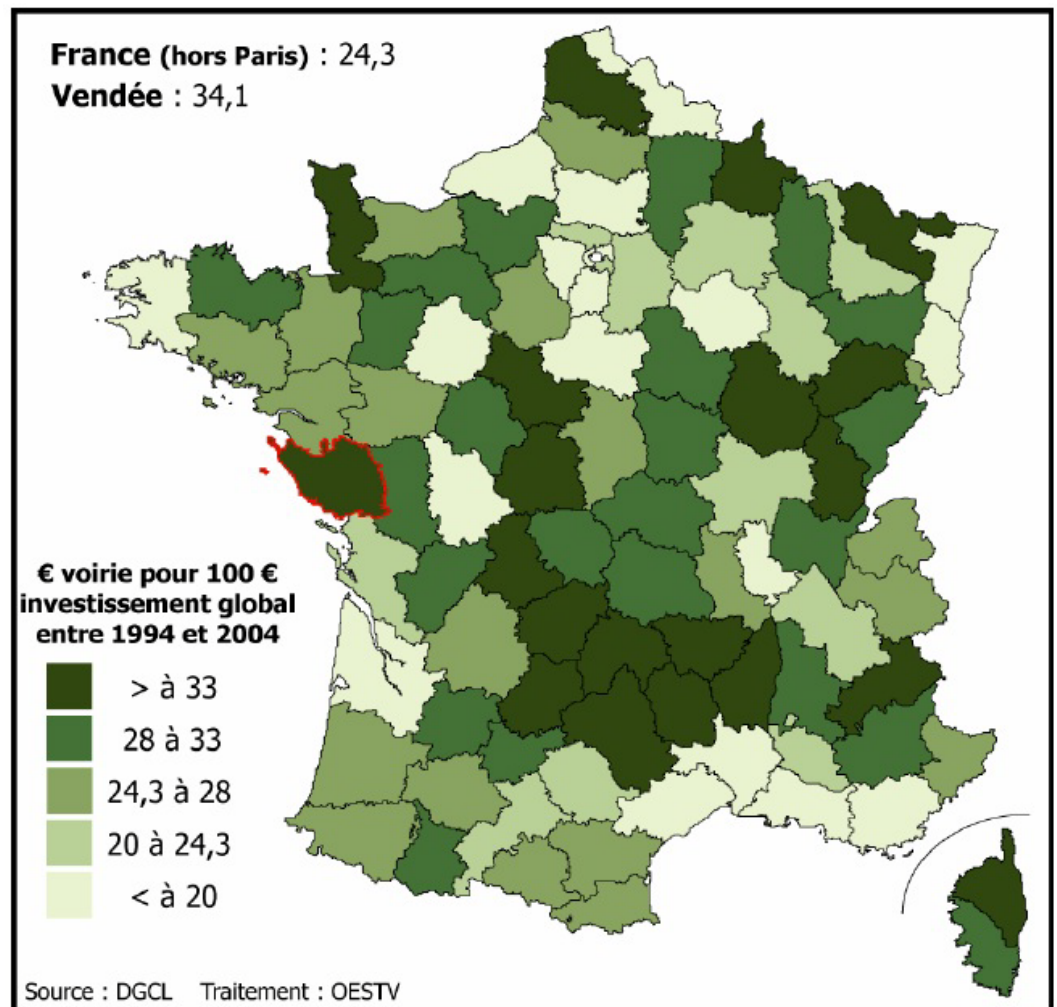


Carte 10 : Dépenses d'investissement dans la voirie par habitant par département entre 1994 et 2004

En occupant la 23^{ème} position des départements (sur 95)¹, avec un investissement proche des 775 €/hab., soit une différence de 250€/hab. avec la moyenne nationale, qui s'élève à 532€/hab, la Vendée investit fortement en faveur du développement de son réseau routier. A l'échelle régionale, la Vendée se positionne comme le premier département investisseur.

Autre point d'analyse qu'il est nécessaire d'apporter est que le département de la Vendée ne présente pas des caractéristiques territoriales identiques aux départements fortement investisseurs dans le mode routier. En effet, les investissements les plus importants se font dans les territoires du centre de la France, souvent enclavés, marqués par un fort caractère montagnard. Le développement du réseau routier de ces départements est récent et ont été initiés entre autre par la signature de CPER.

¹ Désenclavement routier vendéen et développement économique, 2006, Observatoire Economique, Social et Territorial Vendéen



Carte 11 : Indices des dépenses d'investissement dans la voirie sur l'investissement total par département entre 1994 et 2004

La Vendée se positionne à nouveau comme un département majeur dans la part des investissements qu'elle consacre au mode routier. Avec un investissement de 34€ pour 100€ investis, le département vendéen occupe le 12^{ème} rang national. Cette moyenne sur la période 1994-2004 trouve un élément complémentaire par le seul indice de l'année 2004, indice s'élevant à 41€, positionnant ainsi le département à la 10^{ème} position. La moyenne des départements français étant pour la même année de 26€.

c) Un financement majoritairement assumé par le département mais soutenu par des contributions complémentaires tendant à disparaître

La répartition du budget départemental est révélatrice d'une cohérence entre la définition d'une politique d'aménagement des infrastructures de transports et l'enveloppe financière lui étant attribuée. Un véritable effort financier est consenti et a pris toute sa forme dès le début des années 90. Toutefois, ce financement départemental s'est vu épaulé par trois entités, à savoir :

- La Région Pays de la Loire est engagée au titre des Contrats de Plans Etat-Région (CPER) ainsi que des Schémas Régionaux d'Investissement Routier (SRIR)
- L'Etat est quant à lui engagé au travers les CPER pour les routes nationales

- La Société ASF (Appartenant à l'Etat jusqu'en 2003) a financé grâce à un apport quasi intégral de la part de l'Etat les deux portions d'autoroutes vendéennes.

Période 1990 - 2005/2006	Total
Conseil Général	602,1 M€
Région (CPER et SRIR)	105,55 M€
État (CPER)	57,85 M€
ASF (État)	786,9 M€
TOTAL	1 552,4 M€

Tableau 6 : Bilan des investissements routiers et de leur répartition pour la période 1990-2005

Source : Conseil Général de la Vendée et DGCL

L'investissement à l'égard du mode routier sur le territoire vendéen s'élève à plus de 1500 M€ pour la période 1990-2005. Les deux opérations de créations autoroutières représentent à elles seules plus de 50% des investissements effectués. Toutefois, depuis le transfert des routes départementales, les contributions financières apportées par l'Etat au département ont intégralement disparues.

23. Les impacts des infrastructures autoroutières et de la politique de désenclavement routier pour le territoire vendéen, son économie et son attractivité

a) Des effets directs sur l'économie régionale provoqué par la création et l'exploitation de l'infrastructure autoroutière

Soutenus et justifiés par certains spécialistes (R.Prud'Homme) l'implantation d'une infrastructure routière génère de l'activité et la création d'emplois. Ces phénomènes sont visibles et sont de trois ordres :

- Lors de la phase de création de l'infrastructure

Une étude¹ menée par la société ASF, fait apparaitre que l'investissement réalisé pour la construction d'une infrastructure autoroutière profiterait à hauteur de 50% aux entreprises régionales, dont la moitié de ce pourcentage reviendrait directement au secteur du BTP local. Concernant la création de 2x2 voies, le phénomène est semblable t'il quasiment identique, c'est tout du moins ce que précise l'OESTV dans son étude (page 33) de 2006². Le tableau ci-dessus complète d'ailleurs ces propos et fait apparaitre une croissance significative des emplois dans le secteur du TP.

¹ Jean-Claude QUYOLLET, *Les autoroutes au service du développement régional et de l'aménagement du territoire*, Novembre 1996, ASF Direction de la Communication.

² *Désenclavement routier vendéen et développement économique*, 2006, Observatoire Economique, Social et Territorial Vendéen (OESTV)

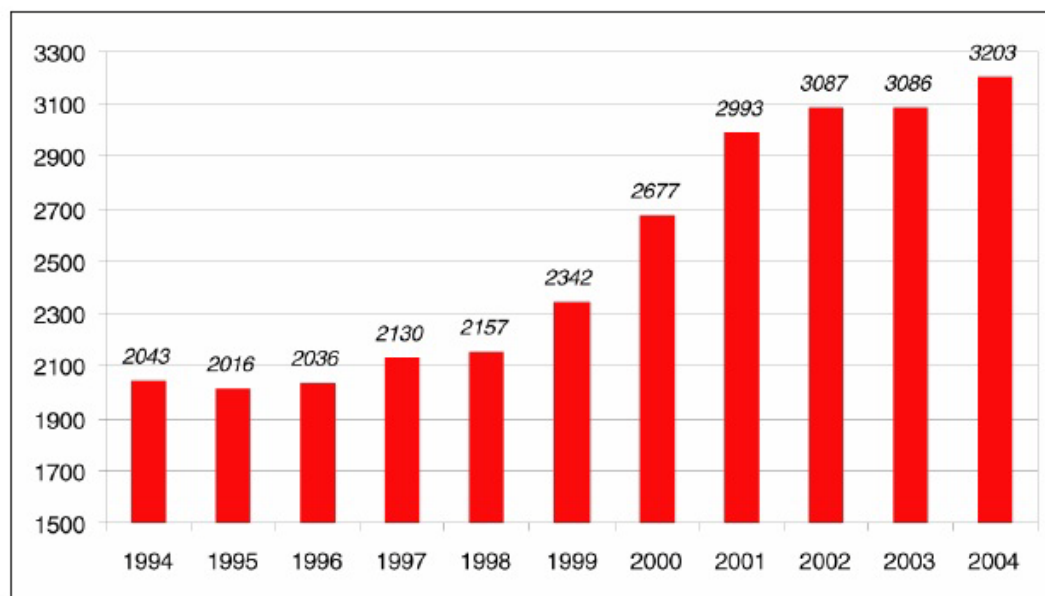


Figure 10 : Evolution des emplois dans le secteur des travaux publics en Vendée pour la période 1994-2004

Source : Conseil Général de la Vendée et DGCL

En rapprochant l'historique et les étapes, qui constituent la politique menée en matière de désenclavement routier par le département de la Vendée, avec les financements dégagés, les travaux de réalisations d'infrastructures et l'augmentation des emplois dans ce secteur, une superposition de l'ensemble de ces composantes est visible.

- Et tout au long de son exploitation

L'exploitation d'une infrastructure autoroutière est également un vecteur durable d'emplois : 1 emploi crée par Km. Selon l'OESTV, l'exploitation des deux tronçons autoroutiers (soit 150 Km) sur le territoire vendéen correspondrait à 131 emplois directs. En période estivale, cet effectif augmente et passe de 131 à 182 emplois pour pallier l'augmentation des flux et assurer la sécurité des utilisateurs. Aussi, les emplois administratifs et de services (peloton de sécurité, responsable administratifs, employés des aires de services et de repos) sont de l'ordre de 122 personnes tout au long de l'année, atteignant même 161 emplois en saison estivale.

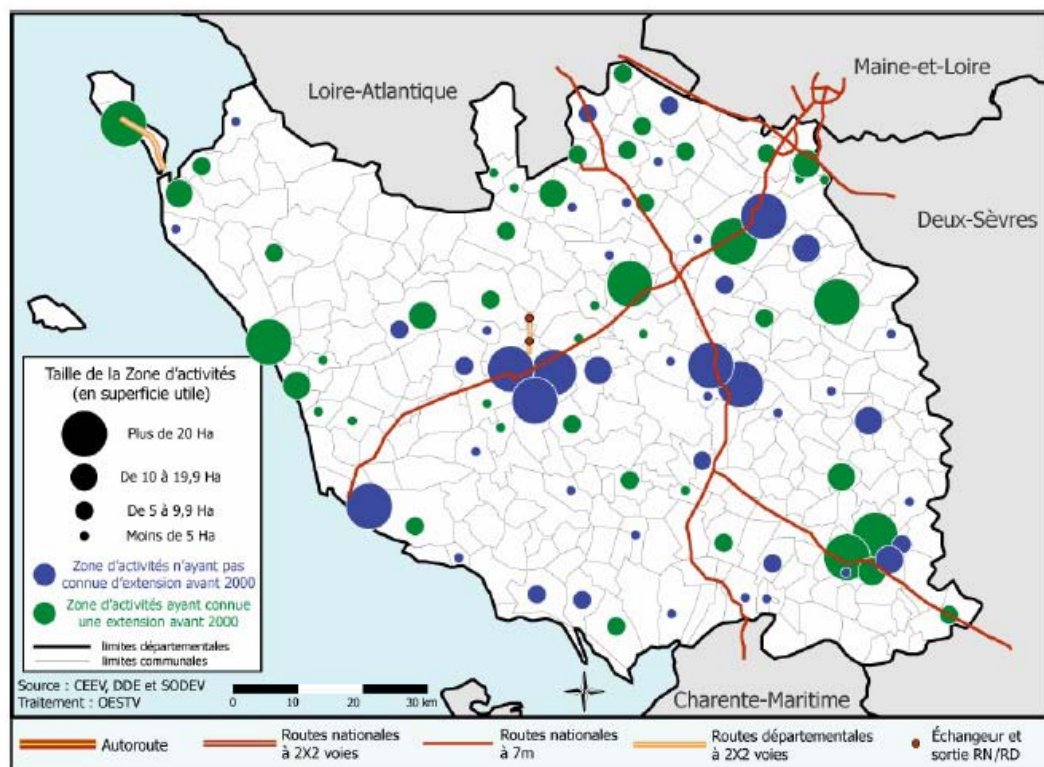
- Sur les retombées économiques locales

Les emplois directs créés par la création de l'infrastructure ne se limitent pas aux phases de création et d'exploitation. En effet, des retombées économiques locales peuvent être mesurées et provoquées par l'activité créée autour de l'infrastructure. Ce phénomène économique se traduit par le développement de l'économie de services (hôtellerie, restaurants, commerces de proximités, etc.) en réponse aux besoins de la main d'œuvre travaillant sur l'infrastructure. Selon les résultats obtenus par l'ASF, les retombées directes pour l'économie locale avoisinent les 10% de l'investissement total nécessaire à la réalisation de l'infrastructure.

En somme, l'ensemble des emplois créés par les autoroutes vendéennes avoisinent les 300 emplois, à raison de 2 emplois par Km.

b) Le développement du réseau routier synonyme de développement des zones d'activités

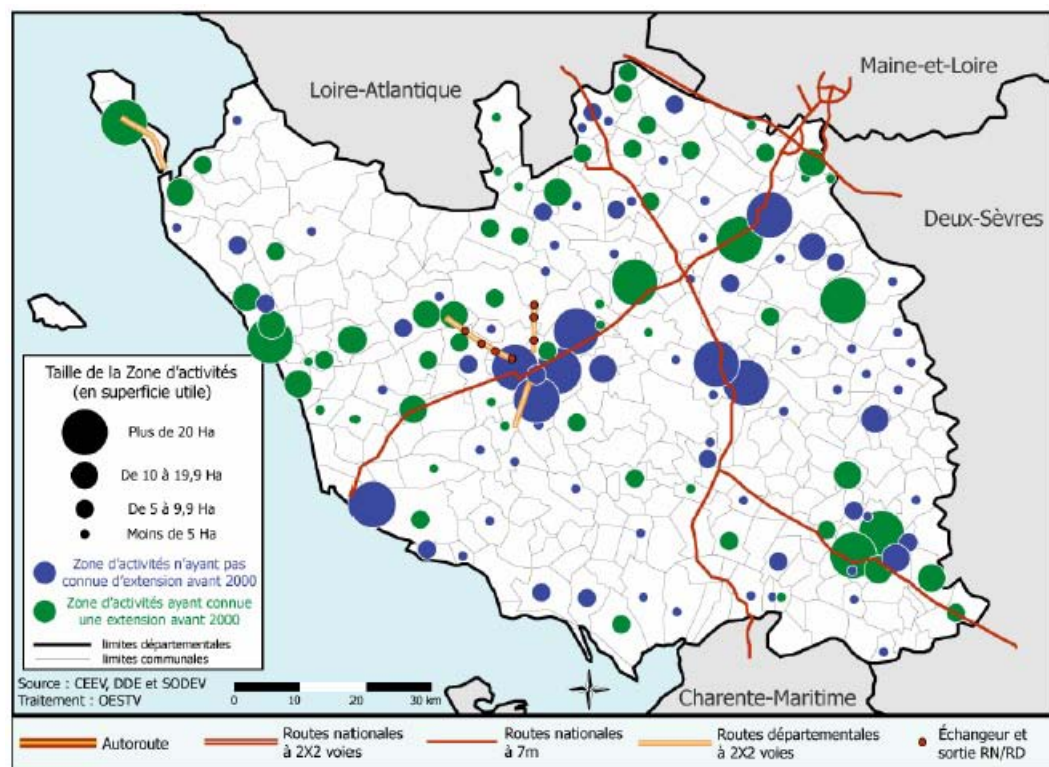
Les premières zones d'activités sur le territoire vendéen datent des années 60. Elles s'implantaient à l'époque dans les pôles d'emplois dynamiques, à savoir La Roche-sur-Yon, Fontenay-le-Comte et Chantonnay. La période 70-80 marque un véritable tournant grâce au développement des activités et à l'extension spatiale de l'industrie.



Carte 12 : Recensement et localisation des zones d'activités en 1985

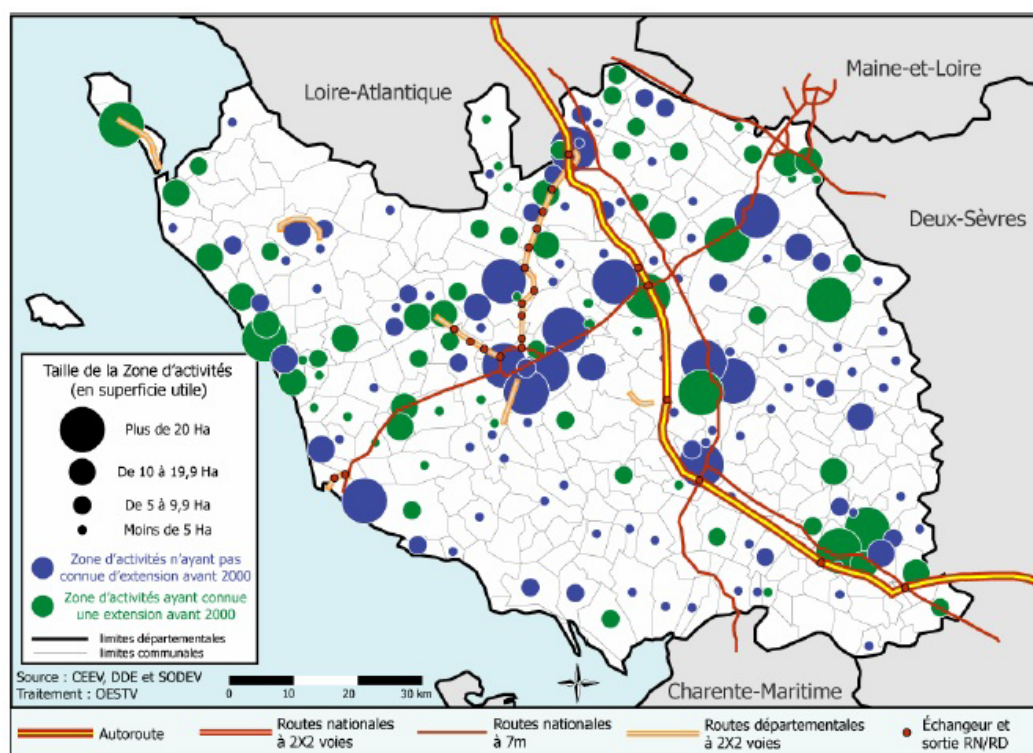
Source : OESTV, 2006

A cette période, les zones d'activités sont proportionnelles à la taille des communes sur lesquelles elles s'implantent. On voit aussi que le réseau routier présentait à cette époque les principaux espaces à vocation économique. Toutefois, le territoire du Haut Bocage vendéen accueillait, en 1985, la plus forte concentration d'activités en proposant des zones dont la superficie était comprise entre 5 et 10 ha. Cette concentration trouve toute son explication par l'identité industrielle marquée, caractère de cet espace.



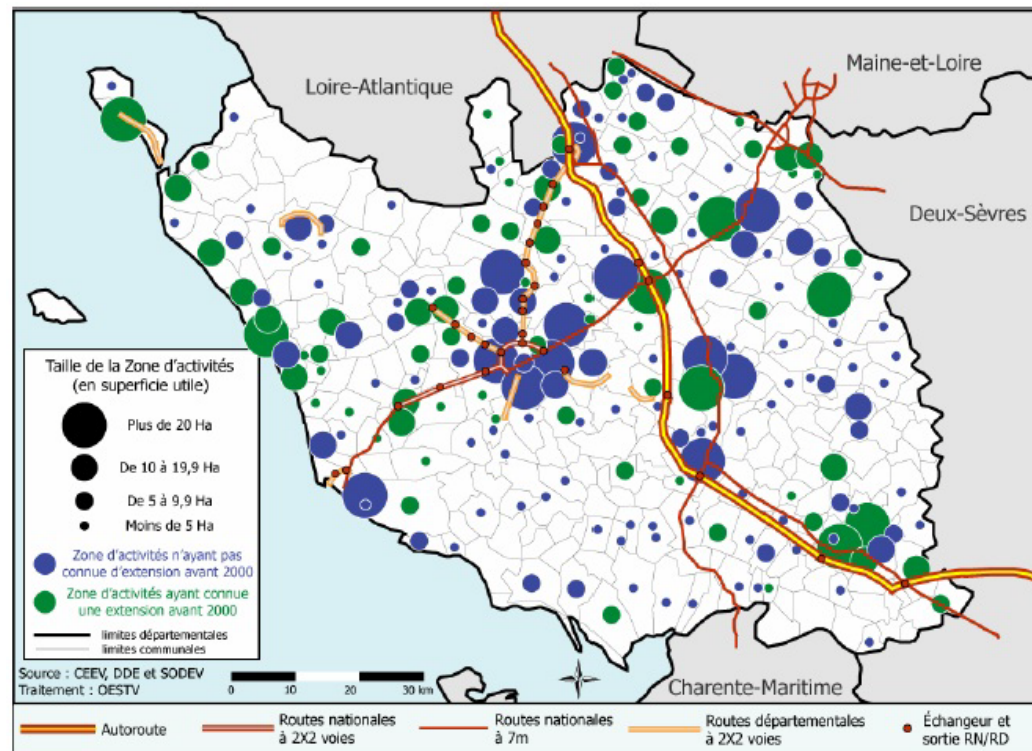
Carte 13 : Recensement et localisation des zones d'activités en 1990

Source : OESTV, 2006



Carte 14 : recensement et localisation des zones d'activité en 1995

Source : OESTV, 2006



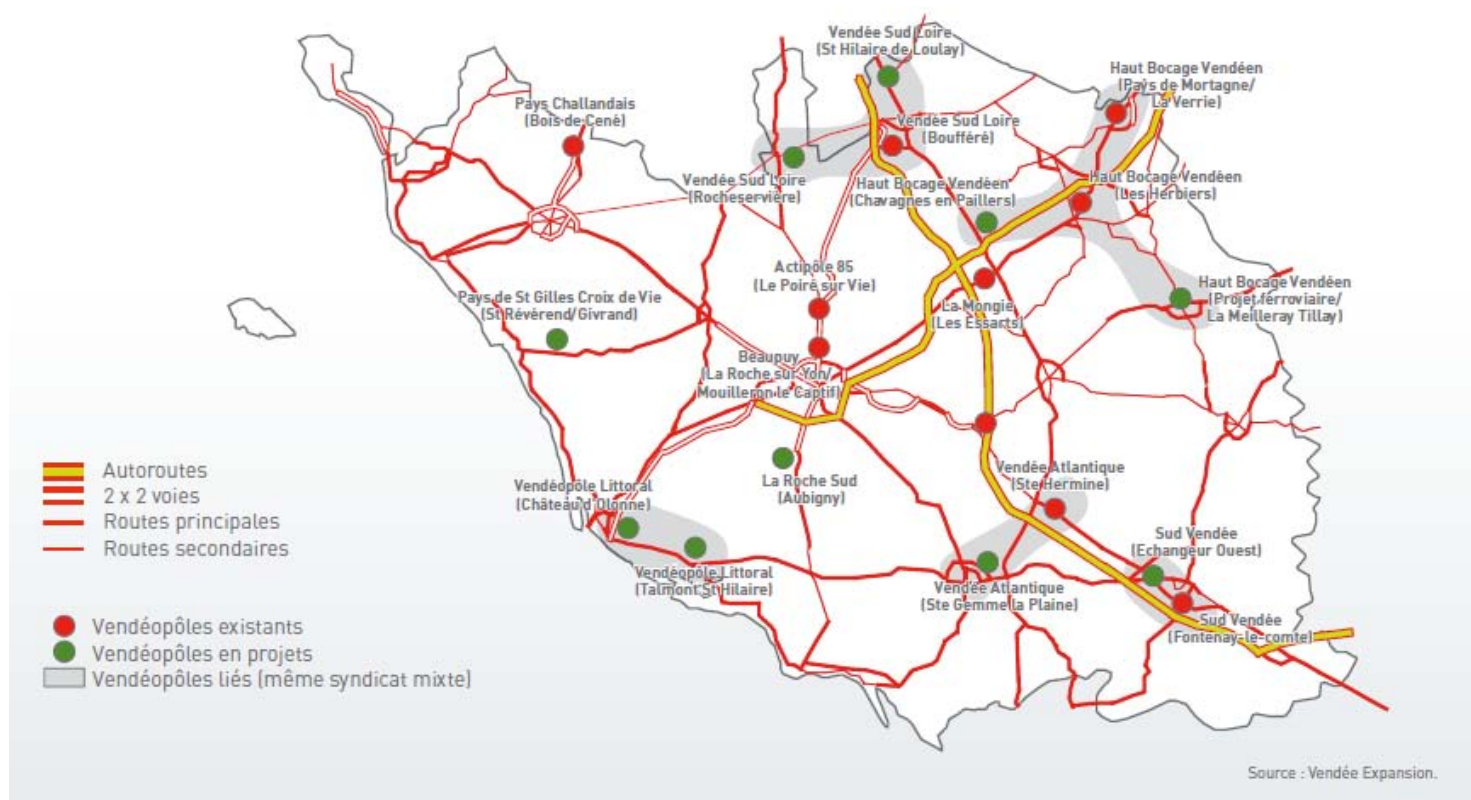
Carte 15 : recensement et localisation des zones d'activité en 2000

Source : OESTV, 2006

La politique de désenclavement menée par le département dès la fin des années 80, a favorisé conjointement l'implantation de zones d'activités. Le développement du réseau routier s'est imposé comme un facteur clé dans le développement économique de la Vendée. En effet, entre 1985 et 2000, ce sont 125 zones d'activités qui ont été créées soit quasiment 60% des zones recensées en 2000 (étude sur le désenclavement de la Vendée, OESTV, 2006). En revanche, il est également possible de noter que ce développement des zones d'activités s'est réalisé à une période où les élus politiques locaux raisonnaient bien souvent à l'échelle de leurs communes. C'est certainement la raison pour laquelle des espaces de faibles emprises se sont développés.

c) L'instauration d'une politique d'accompagnement économique

La simple implantation d'une infrastructure autoroutière ne suffit pas au développement économique des territoires traversés. Néanmoins indispensable, elle provoque une modification de la manière de vivre l'espace en créant une nouvelle organisation territoriale. Le Conseil général de la Vendée l'a bien compris et c'est à partir de 1992 qu'il lance la première génération des Vendéopoles. Cela traduit clairement la volonté d'établir une politique volontariste en matière de créations d'infrastructures à destination de l'accueil d'entreprises grâce à la réalisation de parcs d'activités.



Carte 16 : Répartition des Vendéopôles en 2010

Cinq parcs ont constitués la première génération de ces parcs à partir de 1992. Une nouvelle génération, la seconde sera développée en 2002 grâce à la création de trois sites supplémentaires, grandement inspirés des précédents. A ce jour, plusieurs projets sont en cours de réalisation. En 2005, leurs taux d'occupation représentaient plus de 70% pour les vendéopôles de première génération et atteignant plus de 90% dans certains cas (étude OESTV, 2006, page 52). Toutefois, les installations de seconde génération ont connu bien moins de succès, dans certains cas les taux de remplissage avoisinent les 20%. Ce constat permet d'atténuer les propos quant aux effets bénéfiques d'une autoroute sur le développement des activités économiques. Afin de rendre l'analyse complète il semble intéressant de s'arrêter sur les données liées à l'emploi dans les vendéopôles. En effet, en juillet 2005, l'OESTV recensait un total de 4366 emplois dont 1560 en provenance directe d'entreprises non vendéennes, soit 35,8%. Aussi, les 2/3 des emplois totaux sont de type industriel réalisés notamment par des entreprises externes à la Vendée.

En somme, il est possible d'avancer les propos suivants : les impacts des infrastructures autoroutières vendéennes sur les taux de remplissage des vendéopôles restent limités mais permettent cependant l'arrivée d'entreprises extérieures, favorisant un développement économique à la fois exogène et endogène.

3. Eléments de réponses découlant de l'analyse des cas concrets

Cette troisième et dernière sous partie a pour objectif de reprendre les résultats obtenus à l'issue de l'analyse réalisée dans les deux cas d'études :

- L'A75

Cette infrastructure autoroutière inscrite dès son origine dans la grande politique d'aménagement menée dans les années 70 par l'Etat, a actionnée différents leviers d'actions territoriales. Suite à une série d'études réalisées quant à son influence sur les territoires traversés, l'A75 s'avère être à la hauteur des enjeux qui ont justifié sa construction. Non seulement l'A75 a permis au Massif Central d'améliorer son accessibilité et sa desserte mais elle a favorisé l'attractivité du territoire (maintien de la population, multiplication des zones d'activités), renforcé l'activité touristique, désengorgé d'autres axes (délestage de la vallée du Rhône), valorisé les paysages traversés et permis des gains de temps et de sécurité. D'un point de vue économique, elle a impulsé l'ouverture du marché en développant la concurrence grâce à l'arrivée d'entreprises extérieures mais surtout en développant la création et le maintien d'entreprises endogènes. En ce sens et au vue de l'implantation des activités le long de cet axe structurant, il est possible d'associer à l'A75 des effets positifs sur le développement et l'attractivité des territoires irrigués.

- Le territoire vendéen :

A l'issue de l'analyse portée sur le territoire départemental vendéen, il apparaît plusieurs aspects qu'il semble nécessaires de noter :

- o Tout d'abord notons que l'analyse s'est portée sur la période 1990-2005 et à révélée une croissance dans plusieurs domaines : démographique, urbanistique et économique. Cependant cette croissance s'inscrit dans un mouvement qui semblerait trouver ses origines dans un mouvement antérieur au lancement de la politique de désenclavement.
- o Les infrastructures routières dans leurs ensembles ont contribués à un équilibre entre la répartition des hommes et des activités. En d'autres termes, les infrastructures routières n'ont pas provoquées la concentration massive et ponctuelle à l'échelle de certaines espaces.
- o Les infrastructures routières peuvent s'apparenter à un outil de développement qui a trouvé sa place dans un territoire qui présentait à l'origine des caractéristiques positives de croissance et de développement.
- o Les deux autoroutes, A83 et A87 ont favorisées et renforcées le développement économique et industriel de certains territoires. Ces

derniers présentaient avant l'implantation des infrastructures d'importants facteurs de développement positif.

- o La localisation des activités économiques est étroitement liée à la politique de désenclavement dans un premier temps mais repose quoi qu'il en soit sur la politique d'accompagnement et de développement des espaces d'activités mise en place conjointement. Leurs répartitions homogènes prouvent cependant l'importance des liens établis par la création d'un réseau efficace, entretenu et soutenu.
- o En somme, dans un contexte où le mode routier est dominant, l'implantation d'infrastructures autoroutières demeurent une condition indispensable mais non suffisante en vue d'assurer les étapes de développement d'un territoire.

CONCLUSION

Ce projet de fin d'études, intitulé « *Politique d'aménagement des infrastructures routières – Etude de cas des effets territoriaux de l'A75 et du programme de désenclavement vendéen* » avait pour ambition de mettre en évidence les effets positifs d'une infrastructure autoroutière sur le développement et l'attractivité des territoires traversés. La réflexion s'est dès l'introduction appuyée sur une hypothèse : « *Une infrastructure autoroutière modifie l'organisation économique territoriale mais repose étroitement sur l'appropriation faite par les pouvoirs politiques et les acteurs économiques* ». Afin de démontrer cette hypothèse, j'ai tenté de construire logiquement ma réflexion sur l'analyse des politiques en matière de planification des infrastructures de transports, en Europe puis en France. Pour ce faire, j'ai analysé les documents officiels publiés, tout en m'inspirant des avis parfois complémentaires d'économistes, de juristes, d'acteurs politiques et associatifs.

La première conclusion a fait apparaître au travers l'analyse des documents cadres, l'annonce d'orientations restant parfois floues et sans réelles cohérences aux échelles nationales, régionales et locales.

A la question initialement posée : *En quoi une infrastructure autoroutière favorise-t-elle la croissance et l'attractivité économique des territoires qu'elle traverse ?*, c'est réellement en seconde partie que les éléments concrets de réponse ont trouvés du sens. Fondée sur l'analyse de deux cas complémentaires : le premier orienté sur l'impact direct de l'infrastructure autoroutière A75 sur le territoire traversé, le second sur la stratégie politique pensée puis établie dans un but très précis de désenclaver le territoire et de dynamiser l'économie locale, des éléments forts en sont ressortis.

En somme, une infrastructure autoroutière semble indispensable au développement économique des territoires qu'elle traverse mais n'est toutefois pas suffisante. En d'autres termes, l'instauration de politiques prospectives d'accompagnement, l'appropriation par les acteurs territoriaux, les caractéristiques des territoires ainsi que la volonté des élus politiques à développer stratégiquement leurs territoires, restent les éléments indispensables et complémentaires incontournables à un développement économique viable.

Ces conclusions sont toutefois à nuancer au vu de la méthode utilisée. En effet, l'analyse de deux cas concrets ne semble pas être suffisante pour affirmer pleinement les résultats obtenus. De plus, cette question fait à ce jour encore débat, les avis restent et resteront partagés.

BIBLIOGRAPHIE

BOURDILLON Jacques, *Les réseaux de transport français face à l'Europe*, Rapport au ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, La documentation française, 1991, 223p. (Collection des rapports officiels).

BURMEISTER Antje et JOIGNAUX Guy, *Infrastructures de transport et territoires : Approches de quelques grands projets*, L'Harmattan, 1997, 319p. (Collection Emploi, Industrie et Territoire).

DRON Dominique, COHEN DE LARA Michel, *Pour une politique soutenable des transports*, Rapport au ministre de l'Environnement, La documentation française, 2000, 413p. (Collection des rapports officiels).

DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile : Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, 1999, 160p. (Collection VILLES).

FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Les PUR, 2009, 331p (Collection Histoire).

GRASSER Monique, VARLET Jean et BAKALOWICZ Michel, *Autoroutes et aménagements : Interactions avec l'environnement*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2004, 325p (Collection Gérer l'Environnement).

MERENNE Emile, *Géographie des transports*, les PUR, 2003, 279p (Collection Didact Géographie).

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, *Mobilité, transport et environnement/Rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement*, La documentation Française, 2006, 405p.

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, *AVANT-PROJET : Schéma National des Infrastructures de Transport soumis à concertation*, Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer, Juillet 2010, 173p.

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, *AVANT-PROJET : Schéma National des Infrastructures de Transport soumis à concertation*, Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer, Janvier 2011, 173p.

OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE, SOCIAL, ET TERRITORIAL VENDEEN, *Désenclavement routier vendéen et développement économique*, 2006, 156p.

OCDE, *Les infrastructures à l'horizon 2030 : Télécommunications, Transports terrestres, Eau et Électricité*, Editions OCDE, 2006, 411p.

PREDALI Frédérique (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France), *Le financement des infrastructures de transports avec des PPP*, juillet 2007, 44p.

PRUD'HOMME Rémy, *Notre système de transport actuel est-il durable ?*, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1999, 85p.

RADANNE Pierre, *Energies de ton siècle ! Des crises à la mutation*, Editions Lignes de Repères, 2005, 253p.

REOCREUX Anne DRON Dominique, *Débat public et infrastructures de transport*, Rapport au ministre de l'Environnement, La documentation française, 1996, 116p. (Collection des rapports officiels).

STATHOPOULOS Nikolas, *La performance territoriale des réseaux de transport*, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1997, 228p.

ZEMBRI Pierre, *La planification des transports au niveau régional, une évolution de ces 25 dernières années*, Dossiers CERTU, 2004, 198p.

ARTICLES DE PERIODIQUES

LEMARC Franck, *Infrastructures de transport : un projet en demi-teinte*, Maires de France, Septembre 2010, p14.

SITES WEB

LENORMAND Anne, *Comment capter la plus-value foncière et immobilière pour financer les infrastructures de transports collectifs ?*, Localtis info, Mars 2009.

NATIONS UNIES – Conseil économique et social (Commission Asie et Pacifique), *Financement des infrastructures de transports et partenariats public-privé*, Novembre 2006, 26p.

CONFERENCES & COLLOQUES

Conférence annuelle sur les Infrastructures de Transports, *Financement, environnement, innovation : les nouveaux enjeux de compétitivité*, Les Echos Conférences, Vendredi 19 novembre 2010 – Salon de la Maison des Arts et Métiers, Paris

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Lois cadres de la politique d'aménagement et de transport menée par la France	10
Figure 2 : Les documents de planification en matière d'infrastructure de transports, en France, depuis les années 50	11
Figure 3 : Répartition du financement.....	29
Figure 4 : Polarisation des effets d'un échangeur autoroutier	38
Figure 5 : Action de la mise en service d'une autoroute sur le système de localisation des activités.....	39
Figure 6 : Traversée de l'A75 en plein cœur de territoires ruraux	42
Figure 7 : Périodes d'implantations des entreprises	45
Figure 8 : Répartition par origines de provenance des entreprises.....	45
Figure 9 : Part de l'investissement consacrée à la voirie par le département de la Vendée entre 1990 et 2005.....	56
Figure 10 : Evolution des emplois dans le secteur des travaux publics en Vendée pour la période 1994-2004.....	61

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Financements au titre des enjeux de la sécurité.....	30
Tableau 2 : Financements au titre des enjeux de la congestion.....	30
Tableau 3 : Financements au titre des enjeux de l'équité territoriale	31
Tableau 4 : Comparatif des opérations d'investissement dans la voirie avec l'investissement total et avec le budget total départemental entre 1990 et 2005.....	57
Tableau 5 : Comparatif des investissements dans la voirie selon le type d'opération.....	57
Tableau 6 : Bilan des investissements routiers et de leur répartition pour la période 1990-2005.....	60

TABLE DES CARTES

Carte 1 : Déficits d'accessibilité au sein de l'Union Européenne	15
Carte 2 : Projets en réponse aux enjeux de sécurité	23
Carte 3 : Projets en réponse aux enjeux de congestion.....	24
Carte 4 : Projets en réponse aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement.....	25
Carte 5 : Le tracé de l'A75 dans le réseau autoroutier français.....	41
Carte 6 : La traversée des territoires de l'A75.....	43
Carte 7 : Communes sur lesquelles sont implantées des zones d'activités.....	47
Carte 8 : Situation géographique de la Vendée	48
Carte 9 : Le Département de la Vendée et son réseau routier	48
Carte 10 : Dépenses d'investissement dans la voirie par habitant par département entre 1994 et 2004	58
Carte 11 : Indices des dépenses d'investissement dans la voirie sur l'investissement total par département entre 1994 et 2004	59
Carte 12 : Recensement et localisation des zones d'activités en 1985	62
Carte 13 : Recensement et localisation des zones d'activités en 1990	63
Carte 14 : recensement et localisation des zones d'activité en 1995.....	63
Carte 15 : recensement et localisation des zones d'activité en 2000.....	64
Carte 16 : Répartition des Vendéopôles en 2010	65

TABLE DES MATIERES

Avertissement.....	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études	5
Remerciements.....	6
Sommaire 7	
Introduction	10
Partie 1 13	
politiques d'aménagement, mobilité et Infrastructures de transports	13
1. La politique européenne en matière d'aménagement et de transports : Analyse et enjeux	14
11. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) : document cadre remis en question par le manque d'implication des acteurs locaux	14
a) Tendre vers un développement spatial équitable et équilibré.....	14
b) Un accès équivalent aux infrastructures, enjeu majeur de l'Union Européenne pour le 21 ^{ème} siècle	16
c) La mise en application du SDEC : un constat mitigé après dix années d'application.....	16
12. Une politique européenne en matière de transports instaurée tardivement au milieu des années 80.....	17
a) L'ouverture du marché du transport	17
b) La volonté affirmée de tendre vers un développement économique et territorial harmonieux.....	17
13. Deux Livre Blanc vecteur d'une cohérence et de continuité en matière de politique des transports.....	18
a) Livre Blanc 2010 : quelle politique des transports à l'horizon 2010 ?	18
b) Livre Blanc 2020 : tendre vers un réseau de transports compétitif mais peu énergivore en réponse aux enjeux mondiaux	19
2. La politique française d'aménagement des infrastructures de transports est-elle cohérente et durable ?.....	20
21. L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) version 1 de juillet 2010 : Document politique cadre rejeté massivement lors de la phase de consultation locale	20
a) De grandes orientations restant souvent trop floues et manquant de cohérence ...	21
b) Une répartition des investissements orientée majoritairement vers le mode ferroviaire	21
c) Les projets routiers proposés en réponse aux enjeux de sécurité, de congestion et de désenclavement territorial.....	22
d) Les éléments forts ressortant de l'analyse	26
22. L'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) version 2, janvier 2011 : quelles modifications apportées ?.....	28
a) La priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants.....	28
b) Une répartition budgétaire modifiée mais toujours grandement orientée vers le soutien au mode ferroviaire	29
c) Des estimations financières des projets routiers.....	30
23. Un avis sur le SNIT donné par quatorze organisations et adopté par le comité national du développement durable et du Grenelle de l'Environnement.....	32
a) Proposer une politique d'aménagement national et tendre vers le	

rééquilibrage des populations et des richesses	32
b) Pessimisme environnemental et préoccupations à l'égard du fret ferroviaire	33
c) Les limites du SNIT et de l'avis porté par le Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement	33
3. Que nous disent les spécialistes sur les effets généraux d'une infrastructure autoroutière sur le développement économique des territoires ?	35
31. Le développement par la multiplication des infrastructures et des effets structurants : des mythes à nuancer ?	35
a) Ceux pour qui l'idée que les transports n'induisent pas la croissance économique	35
b) Ceux pour qui le développement économique des territoires dépend étroitement des transports et de leurs qualités	36
32. Les effets d'une infrastructure autoroutière sur le développement économique ...	37
a) Les effets à l'échelle macro-économique (nationale)	37
b) Les effets à l'échelle micro-économique (régionale et locale)	38
c) Quelles relations entre autoroute et implantation des activités ?	39

Partie 2 40

Les cas d'études : Analyse des impacts de l'A75 et de la politique volontariste vendéenne

1. Dans quelle mesure l'investissement fourni dans l'A75 a-t-il permis le développement économique des territoires traversés ?	41
11. Un projet s'inscrivant dans une politique nationale d'aménagement lancé dans les années 70	42
a) Une infrastructure nationale favorisant le désenclavement des territoires ruraux traversés	42
b) 6 départements traversés et de nombreuses communes directement bénéficiaires de l'investissement	42
12. Les impacts de l'A75 sur le développement économique des entreprises	44
a) Des études fondées sur des interviews auprès des entreprises	44
b) Dans quelle mesure l'implantation ou le maintien des entreprises est-il lié à la mise en service de l'A75 ?	45
c) L'influence directe de l'infrastructure autoroutière sur l'implantation des activités	46
2. Le département de la Vendée : territoire qui a su mener une politique volontariste en matière de désenclavement territorial ?	48
21. Le développement des infrastructures routières en Vendée, politique forte d'une vingtaine d'années	49
a) Les années 80 marquent le point de départ de la planification économique et routière du département vendéen	49
b) Le Schéma d'Aménagement des Chemins Départementaux (SACHED) de 1986 formalise la volonté prospective du territoire vendéen	49
c) Le Plan Routier 2000 document stratégique dans la continuité du SACHED	50
d) Le Plan Routier 2010 document actuel de planification pour les prochaines années récemment complété par des perspectives à long terme	52
22. Des investissements routiers conséquents et évolutifs en soutien aux objectifs définis	56
a) Un investissement total de 600 millions d'euros entre 1990 et 2005, ayant suivi une évolution croissante et soutenue	56
b) Deux indicateurs révélateurs de la volonté vendéenne de développement	

territorial	58
c) Un financement majoritairement assumé par le département mais soutenu par des contributions complémentaires tendant à disparaître	59
23. Les impacts des infrastructures autoroutières et de la politique de désenclavement routier pour le territoire vendéen, son économie et son attractivité	60
a) Des effets directs sur l'économie régionale provoqué par la création et l'exploitation de l'infrastructure autoroutière.....	60
b) Le développement du réseau routier synonyme de développement des zones d'activités	62
c) L'instauration d'une politique d'accompagnement économique	64
3. Eléments de réponses découlant de l'analyse des cas concrets	66
Conclusion.....	68
Bibliographie.....	69
Table des figures	71
Table des tableaux.....	72
Table des cartes	73
Table des matières	74

